VIII kadencja

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 16)**

z dnia 9 maja 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 16)

9 maja 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Szczecinie pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej -Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji portów i stoczni zachodniego wybrzeża ze szczególnym uwzględnieniem problemu dostępności portów od strony lądu,

– informację na temat funkcjonowania gazoportu w Świnoujściu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Paweł Brzezicki** podsekretarz stanu w MGMiŻŚ, **Damian Dymiński** naczelnik wydziału w Departamencie Kolejnictwa oraz **Michał Perliński** naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jarosław Staniszewski** dyrektor Delegatury NIK w Szczecinie, **Andrzej Borowiec** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Ryszard Kwidziński** pełnomocnik Marszałka Województwa do Spraw Gospodarki Morskiej, **Joanna Agatowska** przewodnicząca Rady Miasta Świnoujście wraz ze współpracownikami, **Janusz Żmurkiewicz** prezydent Miasta Świnoujście wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Jacyna-Witt** radna Rady Miasta Szczecin, **Michał Przepiera** zastępca Prezydenta Miasta Szczecin wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Graczyk** Wydział Techniki Morskiej Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technicznego, **Leonard Rozenberg** profesor ZUT, **Stanisław Gucma** rektor Akademii Morskiej w Szczecinie, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków OPZZ, **Mieczysław Jurek** przewodniczący Zarządu Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ Solidarność, **Zbigniew Antonowicz** prezes Stowarzyszenia „Odrą w Świat", **Andrzej Banaszek** przewodniczący Towarzystwa Okrętowców Polskich „Korab" w Szczecinie, **Zbigniew Garbień** prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, **Zbigniew Jagniątkowski** prezes zarządu JPP Sp z o.o., **Jan Jęczkowski** przewodniczący Porozumienia Stowarzyszeń na Rzecz Odbudowy Przemysłu Okrętowego w Szczecinie, **Adam Szczodry** wiceprezes zarządu Poltramp Yard S.A., **Wojciech Pysiak** wiceprezes „BULK CARGO", **Marek Różalski** prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A., **Dariusz Słaboszewski** prezes zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wraz ze współpracownikami, **Jan Stasiak** przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin, **Andrzej Strzeboński** prezes zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp z o.o., **Romuald Szmyt** prezes Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, **Rafał Zahorski** doradca posła Piotra Misiło.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Grażyna Kućmierowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Serdecznie witam wszystkich gości, którzy tak licznie zechcieli przybyć na nasze posiedzenie.

Witam pana marszałka Joachima Brudzińskiego. Cieszę się, że uczestniczy w posiedzeniu. Witam pana ministra Marka Gróbarczyka, pana ministra Pawła Brzezickiego.

Państwo mi dzisiaj wybaczą, że nie wymienię wszystkich. Mam zasadę, że z reguły witam wszystkich z imienia i nazwiska. Jednak większość z obecnych osób zna się bardzo dobrze, bo jesteśmy jedną bracią morską. Szanowni państwo, witam wszystkich gości, którzy zechcieli nas zaszczycić swoją obecnością.

Stwierdzam, że mamy kworum. Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. W porządku dziennym mamy dwa punkty. W pierwszym rozpatrzymy informację na temat sytuacji portów i stoczni zachodniego wybrzeża, ze szczególnym uwzględnieniem problemu dostępności do portów od strony lądu. W punkcie drugim mamy informację na temat funkcjonowania gazoportu w Świnoujściu. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Szanowni państwo, mieliśmy już przyjemność odbycia posiedzenia wyjazdowego. Dzisiaj gościmy u państwa w Szczecinie, z czego bardzo się cieszę. Proponuję przejście do realizacji porządku dziennego.

Proszę ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pana Marka Gróbarczyka, o zabranie głosu i przedstawienie informacji do punktu pierwszego.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo pani przewodnicząca. Szanowne panie, szanowni panowie. Bardzo się cieszą, że możemy dzisiaj spotkać się w Szczecinie. Jest to kolejny element oceny gospodarki morskiej, bo to jest celem wyjazdowego spotkania.

Wielokrotnie ocenialiśmy i przedstawialiśmy państwu, jak wygląda ogólny kształt, cała historia branży oraz jej przyszłość. Na dzisiejsze spotkanie przygotowaliśmy kilka prezentacji związanych przede wszystkim z zachodnim wybrzeżem – Szczecine-Świnoujście w obszarze ekonomiki portów i przemysłu stoczniowego. Chciałbym, aby zostało to ocenione w kontekście pewnych możliwości rozwojowych, jak również pozytywnych i negatywnych elementów związanych z równomiernym rozwojem poszczególnych obszarów polskiego wybrzeża.

W prezentacjach zostanie oceniona dysproporcja rozwoju w zakresie przemysłu stoczniowego między zachodnim a wschodnim wybrzeżem. Drugi element prezentacji to porty – wskaźniki, potencjał, możliwości ich wykorzystania oraz inwestycje, które będą realizowane w przyszłości.

Ostatni element, tutaj chcielibyśmy oprzeć się na wystąpieniu prezesa Chadama, to kwestie związane z terminalem LNG, tj. związane z realizacją inwestycji i realizacją innych inwestycji pod kątem infrastruktury morskiej.

Pani przewodnicząca, pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Brzezickiemu, który przygotował prezentacje.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Brzezicki:

Szanowni państwo. Pozwoliliśmy sobie przygotować prezentację w rozbiciu na porty i sytuację stoczni zachodniego i wschodniego wybrzeża. Jest to prezentacja dłuższa.

Jeżeli chodzi o porty, proszę panią dyrektor Niemiec-Butryn o rozpoczęcie prezentacji. Bardzo proszę pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej MGMiŻŚ Monika Niemiec -Butryn:

Witam państwa serdecznie. Przedstawimy państwu kilka ogólnych informacji, które tym, którzy uczestniczyli w posiedzeniu wyjazdowym w Gdyni, mogą się wydawać znane. Niemniej jednak warto je przedstawić, aby wszyscy mieli obraz całości. Następnie przejdziemy do tematu inwestycji, które były realizowane oraz tych, które zamierzamy zrealizować.

Jeśli chodzi o dokumenty strategiczne, rząd musi planować długookresowo. Mamy strategię rozwoju transportu do 2020 roku. Jest to jedna z dziewięciu horyzontalnych strategii. Do tego przygotowujemy program rozwoju polskich portów morskich w takiej samej perspektywie, tj. do 2020 roku, z perspektywą do 2030 roku. Jest to dokument wdrożeniowy, który będzie zawierał więcej szczegółów niż strategia.

W strategii mamy obszary interwencji. Są to: rozwój infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza oraz wzmocnienie funkcji gospodarczej portów morskich. Kierunki działań obszarów interwencji to przede wszystkim rozbudowa głębokowodnej infrastruktury portów morskich. Jest to odpowiedź na sytuację na świecie. Musimy odpowiednio przygotować porty, bo są coraz większe statki. Musimy przygotować tory podejściowe po to, aby zwiększyć potencjał przeładun-

kowy istniejących portów morskich. Oczywiście, sam port nie może być rozbudowany tylko jako węzeł. Musimy zadbać o rozwój korytarzy drogowych i kolejowych, a przede wszystkim szlaków rzecznych. Państwo w Szczecinie najlepiej wiedzą, że bez rozwoju dróg wodnych nie wykorzystamy w pełni możliwości portów. Bardzo ważne jest również dostosowanie szlaków rzecznych.

Kolejny kierunek działań to rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej.

W programie rozwoju portów, który państwu wkrótce przedstawimy do konsultacji, głównym celem jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich, wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju oraz podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej. Nasze porty muszą być widoczne i konkurencyjne.

Cele szczegółowe, to dostosowanie oferty usługowej portów do zmieniających się potrzeb rynkowych. Kiedyś nasze porty były bardziej specjalistyczne. Każdy port był dedykowany konkretnym grupom ładunkowym. Obecnie w większości są to porty uniwersalne. Jest to również odpowiedź na zmieniające się potrzeby rynkowe.

Kolejny cel to stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego środowiska systemu portowego.

W związku z powyższym, można wskazać następujące priorytety: rozwój infrastruktury portowej oraz zapewniającej dostęp do portów od strony morza, dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych. Chodzi o to, aby port stał się centrum gospodarczym.

Kolejne priorytety to: integracja portów z innymi uczestnikami lądowo-morskich łańcuchów transportowych, zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego oraz uwzględnienie w działalności portowej rygorów środowiskowych.

Powyższe priorytety są zbieżne z przyjętymi kierunkami polityki morskiej, które wskazane są w „Polityce Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku”. W zakresie rozwoju portów podobne obszary również zostały zidentyfikowane. Wszystkie dokumenty są zbieżne.

Przechodzimy do bardziej szczegółowych kwestii. Można wyodrębnić cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, które leżą w sieci bazowej TEN-T, oraz port Police w sieci kompleksowej.

Z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, który był realizowany w latach 2007-2013, udało się zmodernizować infrastrukturę portową, dostępową oraz stworzyć krajowy system bezpieczeństwa żeglugi morskiej. W prezentacji wymieniliśmy projekty, które były realizowane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Były to: rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie, przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu, przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu, rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu oraz budowa terminali portowych w Szczecinie i w Świnoujściu – miejsca postojowe. To wszystko zostało zrealizowane. Dzięki temu widzimy, że poprawił się stan infrastruktury portowej oraz dostępowej. Powyższe inwestycje nie wyeliminowały jednak wąskich gardeł. Konieczne są dalsze inwestycje, które poprawią infrastrukturę portów oraz powiązania portów z bezpośrednim zapleczem. Dlatego w perspektywie finansowej 2014 -2020, która powinna się już rozpocząć, przewiduje się kontynuację działań inwestycyjnych w polskich portach w tym zakresie. Nasze projekty morskie wciąż czekają na publikację tzw. projektów zidentyfikowanych.

Wszystkie najważniejsze inwestycje znalazły się w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu. W prezentacji przedstawiamy państwu projekty dotyczące portów w Szczecinie i Świnoujściu, chociaż nie wszystkie będą realizowane, gdyż nie wystarczy środków. Najważniejszy jest projekt pierwszy, tj. modernizacja toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m. Na liście w Dokumencie Implementacyjnym ma on pozycję drugą. Myślę, że w zakresie środków finansowych projekt nie jest zagrożony.

W ramach projektów, Zarząd Morskich Portów Szczecin–Świnoujście przygotował poszczególne inwestycje nabrzeżowe i dostępowe. Zawarty w prezentacji drugi projekt, tj. „przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego Świnoujściu do obsługi transportu

intermodalnego", przeszedł konkurs CEF i pewnie jest już realizowany. Trzeci projekt – „poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu" – również został złożony w ramach drugiego konkursu CEF i czekamy na rozstrzygnięcie. Pozostałe projekty będą, oprócz modernizacji dostępu drogowego do portu w Szczecinie i przebudowy układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza, realizowane w zależności od uzyskanych środków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Dla przypomnienia, przedstawię państwu inwestycje realizowane przez Urząd Morski w Szczecinie. W starej perspektywie finansowej udało się pozyskać środki na prace przygotowawcze dla I etapu najważniejszego projektu – modernizacja toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m. Ten etap współfinansowany był ze środków Banku Światowego. II etap powyższej inwestycji, tj. modernizacja toru wodnego Świnoujście–Szczecin był kontynuacją etapu I. Etap II został zrealizowany na łączną kwotę 328 mln złotych.

Trzeci projekt, to modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne. Celem projektu była modernizacja stałego i pływającego oznakowania nawigacyjnego oraz rozbudowa systemu monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych na torze podejściowym do Świnoujścia i na torze wodnym Szczecin-Świnoujście. Całkowita wartość projektu wyniosła 32,6 mln złotych.

Tytułem podsumowania muszę powiedzieć, że nasze porty powinny być wielofunkcyjne i uniwersalne. W naszych portach nadal przeważa funkcja transportowa, jako ich podstawowa funkcja portowa. Przedsiębiorstwa portowej sfery eksploatacyjnej mają ugruntowaną pozycję na rynku usług portowych. Jeżeli chodzi o podmioty zarządzające, to w relacjach z potencjalnymi inwestorami i partnerami w łańcuchu transportowym, są bardzo aktywne.

Konieczna jest poprawa jakości skomunikowania portów z zapleczem gospodarczym i w stosunku do portów w Europie Zachodniej oraz poprawa parametrów infrastruktury dostępu do portów od strony morza – w związku z ciągłym wzrostem wielkości statków w światowej flocie handlowej. Konieczne jest powstrzymanie dekapitalizacji infrastruktury portowej.

Transport morski musi być bardziej konkurencyjny w zakresie transportu drogowego i w relacjach europejskich po to, aby nie korzystać z uprzejmości naszych zachodnich sąsiadów, a potoki ładunkowe przede wszystkim szły do naszych portów.

Niezbędna jest finalizacja rozpoczętych już inwestycji drogowych oraz realizacja zaplanowanej sieci dróg krajowych i autostrad, wchodzących w skład ciągów komunikacyjnych TEN-T, a także poprawa stanu infrastruktury krajowych linii kolejowych wchodzących w skład międzynarodowych ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T.

Wiemy, że most w Podjuchach jest dla Szczecina bardzo istotny. Niezbędna jest przebudowa mostu choćby ze względu na plany dotyczące poprawy parametrów Odry. To jednak leży w gestii naszych kolegów. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę na kilka elementów zawartych w prezentacji.

Mamy przeładunki i ich prognozę do 2020 roku. Zakładamy, że będzie to 100 mln ton, z czego na Szczecin i Świnoujście przypadnie ¼, czyli udział Szczecina i Świnoujścia zmniejsza się w ogólnej skali przeładunków, natomiast mocno zwiększa się dla Gdańska. Proszę zauważyć, że skok przeładunków z roku 2014 na 2020 r. w Gdańsku jest największy, trochę mniejszy w Gdyni, a w Szczecinie i Świnoujściu nie wygląda to dobrze. Z czego to wynika? Mogę postawić diagnozę, ale zastrzegam, że nie jest to diagnoza ostateczna. Moim zdaniem wynika to ze słabości kapitałowej terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu.

Jest zasadnicza różnica między Trójmiastem a Szczecinem. W Trójmieście obecne są mocne kapitałowo, globalne firmy na rynku portowym, natomiast w Szczecinie jest troszkę inaczej.

Z drugiej strony mamy do czynienia z kwestią wykorzystania potencjału portów. Proszę zauważyć, że w przypadku Szczecina i Świnoujścia zakładany jest wzrost tylko o 8 mln ton. Ponownie Gdańsk i Gdynia mają znacznie większy przyrost.

Wykorzystanie potencjału portowego, liczonego nie metodą limitowanego ogniwa, tylko jako suma potencjałów przeładunkowych wszystkich urządzeń w portach, wygląda w ten sposób, że najwyższe wykorzystanie mamy w Szczecinie. To oznacza, że jest najlepiej wykorzystywany i musi być tak wykorzystywany. Druga jest Gdynia, ostatni Gdańsk, który do tej pory swojego potencjału nie wykorzystywał w pełni – wynosi ono 42% . Można powiedzieć, że w przypadku Gdańska wydaliśmy o 60% za dużo, skoro wykorzystanie potencjału kształtuje się na poziomie ca 40%. Nie jest to do końca prawdą z tego względu, że tam są paliwa płynne, które stanowią dużą część. Niemniej jednak, Gdańsk w tej kalkulacji jest najgorszy. Szczecin-Świnoujście najlepszy, a Gdynia druga. Gdynia, która ma największy potencjał, jest w tej chwili najbardziej dynamicznie rozwijającym się portem. Dziękuję bardzo.

Minister Marek Gróbarczyk:

Proszę państwa. Proponuję teraz omówić temat przemysłu stoczniowego, a potem przejdziemy do pytań.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Jeżeli mówimy o stoczniach i produkcji okrętowej, to musimy spojrzeć na gospodarkę globalną. Mówimy o tej samej prezentacji, która była w Urzędzie Morskim w Gdyni.

Chciałbym, abyście państwo zobaczyli, jak rozwijał się rynek budowy statków, szczególnie w ostatnich latach. Szczególnie proszę zwrócić uwagę na rosnący rynek europejski oraz stabilny, niezależny od koniunktury rynek Japonii. Jest to najbardziej stabilny finansowo i jeżeli chodzi o jakość, co prawda ostatnio słabnący, ale w dalszym ciągu utrzymujący standardy.

W tej chwili mamy do czynienia z załamaniem rynku stoczniowego. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na to, że duże dalekowschodnie stocznie mają bardzo poważne problemy. W Chinach mamy do czynienia z wieloma upadłościami firm. Firm, które w nazwie mają *ship building* mamy w Chinach kilka tysięcy i kilka tysięcy upadło. Rzeczywista liczba dużych stoczni jest na poziomie kilkudziesięciu. Te stocznie mają poważne kłopoty, bo armatorzy na bieżąco porzucają rozpoczęte budowy. Niesie to za sobą dwa niekorzystne zjawiska ekonomiczne z punktu widzenia rynku stoczniowego. Porzucenie budowy powoduje brak *cash-flow* w stoczni i brak kontynuacji budowy. Drugie zjawisko jest takie, że statek porzucony, na którego nie ma klienta, o ile stocznia sama nie stanie się klientem, traci tzw. zdolność konwencyjną. Nowe konwencje, które będą wchodziły w tych i następnych latach, uczynią z tych statków złom, który będzie stał albo na pochylni albo w doku. Ta sytuacja tworzy na Dalekim Wschodzie bardzo poważny problem.

W Polsce, w odróżnieniu od tego, w ostatnich latach, co prawda dużym kosztem, bo ponad 1,5 mld złotych, zamknięcia stoczni spowodowały, że nie mamy dużych podmiotów – mamy szereg małych podmiotów budujących statki Mamy jednak miejsca do produkcji statków. Miejsca do produkcji statków są i to całkiem nieźle wyposażone technicznie.

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na adnotację na slajdzie, że jedynie w Europie rośnie

liczba wyprodukowanych jednostek. Europa okazuje się być rynkiem jakościowym, tu armatorzy zwracają uwagę na jakość. Ponadto, charakteryzuje się tym, że budowane są jednostki mniejsze. Kolosy budowane są na Dalekim Wschodzie – głównie w Chinach i Korei.

Od czasu wejścia w życie tzw. ustawy stoczniowej, w porównaniu ze światem, mamy w Polsce do czynienia z ogromnym spadkiem. W 2007 r. przemysł stoczniowy w Polsce zużywał 0,5 mln ton stali. Obecnie zużywa rocznie 50-60 tys. ton stali. Co prawda, w innym wymiarze – finansowym – wygląda to lepiej, ale jeżeli chodzi o przemysł zaplecza, przemysł komplementarny do przemysłu stoczniowego, to wygląda to bardzo źle.

Kolejna rzecz, która dzieje się w Chinach. Jest wiele statków, które na już na *maiden voyage* nadają się do remontu. Jakość statków spada dramatycznie. Wysuwane są roszczenia – ich wartość kształtuje się na poziomie kilku miliardów dolarów.

Jedyny rynek, który jest w miarę ustabilizowany jakościowo, to Korea. Ale ten kraj ma kłopoty finansowe z tego względu, że Hyundai w ubiegłym roku zarobił *in minus* 7,2 mld $, a Daewoo zarobiło *in minus* 12,5 mld $.

W ostatnich tygodniach i miesiącach mamy do czynienia z niewielkim wzrostem zainteresowania kupców. Można powiedzieć, że optymizm kupców, czyli u armatorów, zaczyna powoli rosnąć, czego elementem jest coraz większa liczba transakcji na statki używane – *secondhand*, dokonywane przez armatorów greckich, którzy klasycznie traktują statek jako element tezauryzacji. Greccy armatorzy kupują statki wtedy, gdy są najtańsze, a w tej chwili statki są bardzo tanie. Tezauryzują statek przez 3-5 lat, a następnie sprzedają z dużym zyskiem. Tego typu transakcje zaczęły się pojawiać od kilku tygodni. Jest ich coraz więcej.

Jeżeli chodzi o indeks wpływów przewozowych, to należy zauważyć, że on również rośnie. Rósłby bardziej, gdyby nie ostatnie wydarzenia na rynku przewozów kontenerowych i ładunków mrożonych. W tym segmencie występuje bardzo duże załamanie – historycznie największe.

Ceny. Można powiedzieć, że kontrakty, które zostały zawarte w latach 2012–2014, to złe kontrakty. Ten sam kontrakt zawarty dzisiaj byłby o kilkadziesiąt procent tańszy. Dlatego armatorzy porzucają statki i to niezależnie od tego, że już ponieśli określone koszty.

Mamy do czynienia z coraz większą liczbą transakcji na złomowanie nowych statków i statków używanych. Mamy jednak do czynienia z pewnym ożywieniem i jednocześnie optymizmem.

W 2007 roku zbudowaliśmy trzydzieści statków i zużyliśmy na to 530 tys. ton stali. W 2014 roku było to osiem jednostek, co prawda Forum Okrętowe mówi, że jedenaście, ale ja muszę posługiwać się danymi GUS. Mamy zatem osiem statków, na co zużyliśmy 25 tys. ton stali, a nie jak powiedziałem – za co przepraszam – 50 tys. ton stali. Powyższe dane dotyczą nowych statków i nie obejmują remontów.

Na koniec porównanie. Mamy do czynienia z liderem przemysłu stoczniowego z Gdańska. Jest to Gdańska Stocznia Remontowa, która istotną część swojej pracy w ramach Stoczni Północnej, poświęca na budowę nowych statków. Nie jest ich dużo i nie są to duże jednostki, natomiast są to statki specjalistyczne – bardzo drogie.

Nie wiem, które to były dwa dodatkowe statki, zbudowane w Zachodniopomorskim. Nie byłem w stanie tego zidentyfikować. Być może ktoś z państwa producentów podał, że są to nowobudowane statki – moim zdaniem niekoniecznie. Nie wiem.

Glos z sali:

Lodołamacze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Lodołamacze? Dobrze, no to mamy dodatkowe 3 tys. ton.

Proszę zwrócić uwagę na wykonywane remonty. Zachodniopomorskie 21 mln euro, a Pomorskie 256 mln euro. Jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy, Zachodniopomorskie wygląda źle w stosunku do Pomorskiego.

Kolejna kwestia. 19 statków – ani jeden zamówiony w woj. zachodniopomorskim. W tej chwili w portfelu polskich stoczni jest 19 statków. Dla porównania, w 2007 roku, według danych GUS, portfel zamówień na statki wynosił 86. Przemysł stoczniowy w Szczecinie nie stoi za dobrze.

Wreszcie, ustawa o aktywizacji przemysłu stoczniowego i przemysłów komplementarnych, której nie będę omawiał, bo wszyscy wiedzą o co chodzi. Warto jednak przypomnieć, że kluczem, głównym i najbardziej prorozwojowym elementem w tej ustawie jest to, że dotyczy ona budowy nowych statków oraz konwersji statków z *secondhand* – istotnych konwersji, bo słyszymy np. głosy o 5 mln euro, że trzeba obniżyć itd. Z tego miejsca chciałbym zaapelować: nie róbmy tego, bo stracimy najważniejszy element prorozwojowy ustawy. To ma być uderzenie. Nasza ustawa jest różna od uregulowań praw-

nych, które są na Zachodzie. Nasza ustawa jest specyficzna, ale zgodna z dyrektywami europejskimi, w szczególności jeżeli chodzi o VAT. Przyjęte rozwiązania mają tak obniżyć koszty naszym producentom, żeby armatorzy przyszli do Polski zamawiać nowe statki.

Proszę zauważyć co się dzieje. Mamy program tzw. krajowej inteligentnej specjalizacji. Z tego programu stocznia lub producent może finansować z funduszy unijnych całą infrastrukturę i jej utrzymanie. Przy takim rozwiązaniu, budując statek, poniesie tylko koszty OPEX. Nie może jednak finansować budowy kadłubów, bo nie jest to uznawane jako inteligentna specjalizacja. Dla przykładu, co w związku z tym zrobiły stocznie zachodnie? Mając u siebie zapewnione finansowanie infrastruktury, budują w Polsce kadłuby. Kadłub jak jest gotowy, jest ciągnięty, czy to do Niemiec, czy Holandii, czy gdziekolwiek, dokupuje i dokłada się elektronikę z Chin i realizuje się zyski. Przy takim kryzysie w przemyśle stoczniowym, np. duża grupa holenderska ma rentowność 32% za ubiegły rok.

Powiem, że nie kadłuby, nie remonty, nie elementy, tylko całe statki i jakikolwiek nie byłby to podmiot – prywatny, państwowy, firma doradcza itd, jeżeli zawrze umowę na budowę nowego statku, zawsze będzie beneficjentem tej ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie ministrze. Szanowni państwo, pozwolę sobie jeszcze przywitać pana Damian Dymińskiego – naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa, oraz pana Michała Perlińskiego – naczelnika wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Chciałabym teraz panom oddać głos. Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Michał Perliński:

Witam wszystkich zebranych. W nawiązaniu do prezentacji, powiem o ciągach drogowych, którymi zajmuje się ministerstwo, a które mogą dotyczyć rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Na początku należy wspomnieć, jak w prezentacji MGMiŻŚ, o naszym wspólnym strategicznym dokumencie, jakim jest Strategia Rozwoju Transportu. Na jej podstawie, jeszcze poprzedni rząd, przyjął „Program Budowy Dróg Krajowych do roku 2023 z perspektywą do 2025 roku", który zakłada wydatki na poziomie 107 mld złotych.

Obecnie, na podstawie skierowanych tzw. zadań do realizacji, mówimy o wydatkach na poziomie ok. 80 mld złotych. Są to wydatki objęte postępowaniami przetargowymi lub realizacją w ramach tego programu. W odniesieniu do Szczecina i Świnoujścia poruszę kwestie budowy ciągów S3 i S6, bo to nas najbardziej interesuje oraz dosłownie dwa zdania o tzw. tunelu w Świnoujściu. Wiemy, że najważniejsze odcinki mamy już wybudowane – od Szczecina do Sulechowa. Brakujące drugie jezdnie z Gorzowa Wielkopolskiego i Międzyrzecza są w budowie i będą oddawane najszybciej – do 2017 r. Kolejne odcinki, tj. do Legnicy – w 2018 r. i Bolkowa w 2019 r. Pozostają jeszcze dwa odcinki, dalszy – na granicy z Republiką Czeską, oraz bliższy, czyli łączący Szczecin ze Świnoujściem.

Na podstawie przyjętego w ubiegłym roku programu, ogłoszono przetargi na część wspólnego ciągu autostrady A6 i drogi S3 aż do obwodnicy Brzozowa. To spowoduje, że mniej więcej do 2022 r. droga ekspresowa S3 powinna skończyć się na obwodnicy Parłówka i Troszyna – tuż przed Wyspą Wolin.

Mamy również odcinek do Świnoujścia, który jest na bardzo wczesnym etapie przygotowania dokumentacyjnego. Dosłownie chwilę temu została podpisana umowa z wykonawcą pierwszego etapu, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Zakłada się, że dokumentacja będzie odbierana jeszcze w tym roku.

Jeżeli chodzi o odcinek graniczny z Republiką Czeską, to został złożony wniosek do instrumentu CEF w ramach funduszy unijnych na sfinansowanie odcinka granicznego. Minister prowadził intensywne rozmowy ze stroną czeską, która zadeklarowała, że S3 po ich stronie również będzie priorytetem. Mamy wstępne deklaracje dotyczące terminów. Podpisaliśmy również porozumienie i czekamy na decyzję Komisji Europejskiej o przyznaniu środków finansowych. Z naszej strony odcinek graniczny jest gotowy do realizacji.

Widzę, że obecny jest pan prezydent Świnoujścia, który, przy współudziale pana ministra, podpisał niedawno porozumienie w sprawie budowy tunelu w Świnoujściu. Przetarg został już ogłoszony.

Oczywiście jest i ciąg S6, o którym krótko wspomnę. Cały ciąg jest obecnie na etapie przetargów, a odcinek do Koszalina, czyli włącznie z obwodnicą Koszalina i Sianowa, jest już realizowany, czyli są podpisane umowy z wykonawcami.

To tyle tytułem wstępu. Dziękuję bardzo.

Naczelnik wydziału w Departamencie Kolejnictwa MIB Damian Dymiński:

Chciałbym kontynuować temat rozpoczęty przez kolegę, ale z punktu widzenia inwestycji kolejowych – również bazującym na „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku". Podstawowym dokumentem z punktu widzenia inwestycji kolejowych jest „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku". Zawiera on listę wszystkich inwestycji PKP PLK SA realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, w perspektywie do 2023 roku.

Planowane wydatki Krajowego Programu Kolejowego sięgają 67,5 mld złotych, przy czym limit środków z budżetu państwa wynosi 22,3 mld złotych.

Z punktu widzenia inwestycji istotnych w kontekście sytuacji portów i stoczni zachodniego wybrzeża, mamy do czynienia z dwoma projektami ujętymi na liście podstawowej Krajowego Programu Kolejowego. Są to: projekt „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu" oraz projekt „Prace na linii kolejowej C-E59 na odcinku Wrocław-Brochów-Grabiszyn-Głogów-Zielona Góra-Rzepin-Szczecin Pojuchy".

Pierwszy z tych projektów pierwotnie został oszacowany na kwotę 463 mln złotych. W tej chwili został złożony wniosek w drugim naborze CEF. Koszty projektu określono na poziomie 639 mln złotych. Przewiduje się, że w lipcu br. zostanie uruchomiony przetarg na dokumentację i nadzór. Prace przygotowawcze będą prowadzone w latach 2016-2018, a realizacja projektu nastąpi w latach 2018-2020.

W przypadku drugiego z projektów, środki ujęte w programie na jego realizację określono na poziomie 1 mld złotych.

Trzeba również dodać, że bazowy dokument, czyli Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, obecnie poddawany jest weryfikacji, ponieważ każda z inwestycji ujęta w programie jest ponownie weryfikowana, zarówno z punktu widzenia szacowanych wydatków, jak i dostosowania programu rozwoju infrastruktury kolejowej pod kątem sposobu zarządzania i finansowania.

Liczymy, że w wyniku korekty Krajowego Programu Kolejowego, czy też jego weryfikacji, uda się nam uzyskać taką aktualizację, która stworzy szereg możliwości dla sprawnego wdrażania najbardziej potrzebnych z punktu widzenia sektora kolejowego inwestycji.

Trzeba również liczyć się z tym, że w wielu przypadkach, pierwotnie oszacowane koszty poszczególnych przedsięwzięć ujętych w programie, uległy znacznemu podwyższeniu. Takim przykładem jest projekt „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu". Widzimy duży skok – z 463 mln złotych do blisko 640 mln złotych. Niemniej jednak, ten projekt nie jest zagrożony. Występuje na liście podstawowej, zatem, jak powiedziałem wcześniej, w lipcu planowany jest przetarg na dokumentację, a realizacja projektu nastąpi w latach 2018-2020. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddam teraz głos paniom i panom posłom, a następnie gościom, których będę prosiła o przedstawianie się, gdyż jest nam to potrzebne dla celów protokolarnych.

Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Nitras.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Pani przewodnicząca, może przykładem Gdyni odwrócilibyśmy kolejność i najpierw udzielili głosu dyrektorom i prezesom najważniejszych podmiotów, czyli dyrektorowi Urzędu Morskiego, prezesowi Portu, traktując ich wypowiedzi jako element podsumo-

wania prac czy planów spółek. To jest moja prośba. Nie wiem, czy pozostali parlamentarzyści się z tym zgodzą. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan marszałek Brudziński. Bardzo proszę panie marszałku.

Poseł Joachim Brudziński (PiS):

Uważam, że pomysł pana posła Nitrasa jest jak najbardziej zasadny. Nam, jako parlamentarzystom, będzie łatwiej odnosić się do poruszanych kwestii czy ewentualnie dopytywać się, po wysłuchaniu merytorycznego wkładu w dzisiejsze spotkanie. Popieram ten pomysł.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo się cieszę. Proszę o zabranie głosu dyrektora Urzędu Morskiego. Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Andrzej Borowiec:

Pani przewodnicząca, panie marszałku, panowie ministrowie, szanowni państwo. Krótka prezentacja na temat warunków utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry.

Nasze porty położone są nad płytkimi akwenami. Zatoka Pomorska i Zalew Szczeciński są płytkie. Odra również posiada naturalne głębokości zbyt małe, aby bez interwencji technicznej mogły wchodzić na nią statki o większych zanurzeniach.

Tor wodny do Świnoujścia. Tor wodny encyklopedycznie oznacza szlak dla statków wyznaczony na wodzie. W tym przypadku mamy inną sytuację, bo to jest nie tylko szlak wyznaczony na wodzie. Wszystkie tory wodne w naszym rejonie, to są tak naprawdę przekopy – kanały wykopane w dnach akwenów, a czasem przez wyspy, sztucznie budowane i utrzymywane z uwagi na bardzo małe głębokości naturalne.

Tor główny ma ok. 40 km długości. Mamy również krótkie odgałęzienie do nowego Portu Zewnętrznego, w którym znajduje się terminal LNG. Tak wygląda to na Zalewie Szczecińskim. Jest główny tor wodny, który przechodzi przez wyspy Uznam i Wolin, dalej przez Zalew Szczeciński, ujście Odry do Zalewu, a później Odrą do portu Szczecinie – do dwóch rejonów portowych. Do tego dochodzi jeszcze cała sieć torów wodnych do małych portów. Na Zalewie Szczecińskim jest kilkanaście małych portów na cieśninach Świny i Dziwny. Zalicza się do nich formalnie port w Policach, który, jak wiadomo, technicznie małym portem nie jest.

Rzeka niesie osady, które odkładają się w rynnach torów wodnych i je zamulają. Standardowy przekrój toru wygląda tak, że jest zasypywany i spłycany. Z kolei w skarpach pojawiają się osuwiska. Te wszystkie zjawiska powodują, że dostęp statków do portu jest utrudniony. Cały osad trzeba co roku wydobywać z dna toru wodnego w ilościach – dla naszego rejonu – od 300 do 500 tys. m^3. To jest bardzo dużo i na to standardowo brakuje pieniędzy.

Jakie mamy potrzeby, a jakie mamy faktyczne wykonanie prac pogłębiarskich? Na przestrzeni lat widać, że ilość urobku osadu wydobywanego jest znacznie mniejsza od tej, którą należałoby wydobywać z dna torów wodnych. Ilość wyliczona jest na podstawie pomiarów batymetrycznych.

Wyraźne załamanie w wydobyciu osadów wystąpiło w 2006 r., a następnie w 2011 r. Potem było trochę lepiej, ale i tak ilość pieniędzy, którą mamy do dyspozycji na ten cel, jest dalece niewystarczająca. Co roku ciężko walczymy o to, aby utrzymać żeglowność do portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Z czego wynika brak środków? Budżet administracji morskiej jest od 2003 r. praktycznie zamrożony. Przy wzroście cen łącznie o 33%, wzrost budżetu Urzędu Morskiego wynosi 6%, a wzrost cen prac pogłębiarskich w tym czasie wyniósł 281%. Nożyce środków, które Urząd ma dyspozycji na prace pogłębiarskie rozwierają się coraz bardziej. Co roku zabiegamy o dodatkowe środki. Z tym zawsze jest problem, bo wymaga poważnych – dodatkowych wydatków budżetowych.

Mamy nową infrastrukturę do utrzymania. Mamy tor do Świnoujścia, który miał 14,3 m głębokości, a teraz ma 14,5, bo tego wymagają gazowce płynące do terminalu LNG. Mamy nowy falochron osłonowy Portu Zewnętrznego, zbudowany dla potrzeb terminalu LNG, nową obrotnicę dla NATO w Świnoujściu. Planujemy też pogłębienie toru

do Szczecina do 12,5 m. Wszystkie te inwestycje będą wymagały znaczących środków na utrzymanie. To jest konieczne.

Urząd Morski, na polecenie byłego Ministerstwa Infrastruktury przygotował plan programu wieloletniego, który miał dać środki na coroczne standardowe utrzymanie torów wodnych w rejonie ujścia Odry. Program nie jest bardzo kosztowny. To jest tylko 15 mln złotych rocznie, ale te pieniądze są dla nas bardzo ważne.

Bez pogłębienia torów wodnych będziemy mieli zdezorganizowaną pracę portów – biznes portowy nie ma pewności normalnego funkcjonowania. Nawet dostawy gazu LNG do Polski mogą zostać zakłócone.

Bardzo chcielibyśmy, aby wieloletni program był jak najszybciej uchwalony przez Radę Ministrów i wdrożony. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Przewodniczący zarządu Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ „Solidarność" Mieczysław Jurek:

Chciałbym zapytać panów z resortu infrastruktury. W kampanii wyborczej pojawiały się takie liczby, jak 197 mld złotych na infrastrukturę drogową. Później zostało to skorygowane przez pana wicepremiera Morawieckiego do 95 mld złotych. Podobno na Zachodniopomorskie miało być 6,5 mld złotych i wszystkie rzeczy infrastrukturalne wykonane.

Dobrze, że pan tutaj powiedział, że do- i za- Wyspą Wolin jakoś to wygląda. Natomiast co z Wyspą Wolin? Co ze studium wykonalności? Tam jest największa luka. To tam są niezidentyfikowane, ani grunty, ani nic. Mówicie państwo, że wykonacie trójkę do wskazanego terminu? Życzę powodzenia. To po pierwsze.

Po drugie, korzystając z możliwości zabrania głosu, chciałbym państwa z resortu infrastruktury zaprosić na Wojewódzką Radę Dialogu Społecznego, aby poważnie o tym porozmawiać. Do dzisiaj jest w nas wewnętrzne przekonanie, że wszystko można zrobić. Można zrobić obwodnicę Szczecina, można zrobić Police, można zrobić Świętą – mógłbym tu jeszcze długo wymieniać. Chciałbym, abyśmy o tym realnie i poważnie porozmawiali.

Kolejna sprawa. Prośba do pana ministra Gróbarczyka. Panie ministrze, chciałbym pana bardzo prosić o to, aby zespół, powołany przy Wojewódzkiej Radzie Dialogu Społecznego, mógł bezpośrednio konsultować założenia do ustawy stoczniowej z pańskimi urzędnikami lub z panem osobiście. W tym zespole są wybitni fachowcy, którzy znają się na rzeczy, mają wątpliwości i chcieliby poważnie na ten temat podyskutować. Dlatego proszę pana ministra, aby nam to umożliwić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, jeszcze raz ponawiam prośbę o przedstawianie się. Jeżeli będzie więcej czasu, udzielę głosu raz jeszcze. Tymczasem proszę o ograniczanie wypowiedzi do dwóch minut. Proszę pana prezesa Słaboszewskiego o zabranie głosu. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Dariusz Słaboszewski:

Właściwie wszystko o planach rozwoju i potrzebach portu zostało przedstawione w prezentacji pana ministra.

Ze swojej strony powiem, że najważniejsze to poprawa konkurencyjności zespołu portu Szczecin-Świnoujście. Wszystkie działania i plany, które w tej chwili realizuje zarząd, nakierowane są na ten cel. Czyli: poprawa dostępności do portu, do infrastruktury portowej od strony wody, od strony lądu i od strony kolei. Trudno odnosić się do każdego z tych elementów, bo były to przedstawiane. Przedstawiano program CEF w zakresie poprawy dostępu kolejowego. Zarząd Morskich Portów będzie przygotowywał również końcówki torowiska. Dostępność od strony morza wynosi 12,5 m dla całego toru podejściowego. Po stronie Zarządu Morskich Portów leży przygotowanie nabrzeży i dwóch kanałów, które dedykowane są tej głębokości. To jest Kanał Dębicki i Kanał Kaszubski. Prace w tym kierunku są mocno zaawansowane.

Bardzo ważnym elementem jest uzyskanie 14,5 m głębokości technicznej w porcie Świnoujście. Ten proces został rozpoczęty. Sądzę, że do końca roku będziemy mieli w Świnoujściu dedykowane nabrzeże dla statków o zanurzeniu 13,5 m, co jest bardzo

ważnym parametrem. Nie mniej ważna jest możliwość wprowadzenia jednostek o długości 300 m. To tyle, jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony morza.

Konwencja AGN i doprowadzenie rzeki do IV klasy żeglowności. Wiem, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w porozumieniu z Ministerstwem Środowiska, Ministerstwem Rozwoju i kilkoma jeszcze innymi ministerstwami, pracują nad tym i przygotowywana jest inżynieria finansowa dla tego przedsięwzięcia. My również cały czas trzymamy rękę na pulsie i przygotowujemy się do tych inwestycji.

Oczywiście zachowany zostanie uniwersalny charakter Zespołu Portu Szczecin-Świnoujście. W najbliższych latach nie spodziewamy się zmiany tego stanu rzeczy. Nie spodziewamy się, że będziemy mieli do czynienia z dominującym ładunkiem w porcie. Uniwersalność tego portu, to przewaga nad innymi portami. To jest szansa rozwoju. Uniwersalność, intermodalność i rozwój TSL – transport/spedycja/logistyka. To są trzy elementy, które będą miały ogromny wpływ na rozwój zespołu portu Szczecin-Świnoujscie, ale nie tylko, to będzie miało również bezpośredni wpływ na rozwój całego naszego regionu.

Moim zdaniem, bardzo ważną rzeczą, o której pan minister nie powiedział, jest koncepcja budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu, kontenerowego portu zewnętrznego. Dwa tygodnie temu została przedstawiona pierwsza, wstępna wizja, jak ten port miałby wyglądać. Przedstawione zostały bardzo wstępne zarysy finansowania tego projektu. W tym kierunku będziemy pracować w następnych okresach.

To tyle tytułem wstępu. Chętnie odpowiem na pytania. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków OPZZ Jacek Dubiński:

Jacek Dubiński, starszy mechanik w Polskiej Żegludze Morskiej, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

Dwa punkty. Sprawę trójki dyskutowaliśmy z poprzednim gabinetem rządowym przez trzy lata i mamy nadzieję, że teraz zostanie to wykonane. Przez ostatnie trzy lata – rokrocznie – o 12-14% wzrasta ruch promowy. Mamy dwa przedsiębiorstwa promowe, czyli Unity Line i Polską Żeglugę Bałtycką, które mają dobre wyniki, ale ich wyniki mogą być znacznie lepsze, jeśli połączymy ten odcinek.

Proszę państwa, mówiliśmy jeszcze o szóstce. Odcinek między Goleniowem a Świnoujściem w okresie letnim jedzie się cztery godziny. Tyle samo zajmuje pokonanie odległości do Gdyni, do której jeżdżę z racji wykonywanych funkcji społecznych. Z Goleniowa do Gdyni latem też jeżdżę cztery godziny przy tym natężeniu ruchu.

Kolejna sprawa dotyczy tego, o czym mówił pan wiceminister Brzezicki o stoczniach. Przez ostatnie lata „zajechaliśmy" nie tylko przemysł stoczniowy, czyli budujący statki, ale również przemysł komplementarny. Chciałbym państwu powiedzieć, że statki zmieniły się. W ubiegłym roku kończyłem kontrakt na statku budowanym w Chinach, ale nasyconym elektroniką. Jedynym elementem elektroniki, który był importowany z Polski, były elementy chłodni prowiantowej, notabene firmy Danfoss, ale produkowane w Polsce.

Produkowaliśmy silniki okrętowe. W tej chwili silnik okrętowy, to jest tylko sam silnik oraz bardzo rozbudowana elektronika i hydraulika. Przez ostatnie lata, niszcząc przemysł stoczniowy, zniszczyliśmy również przemysł produkcji silników i zlikwidowaliśmy kilkadziesiąt tysięcy etatów ludzi, którzy wykonywali urządzenia dla przemysłu okrętowego.

Pan Brzezicki słusznie zauważył, że cena jest wysoka w zależności od jakości wykonania produktu, czyli również od elektroniki i poszczególnych elementów. Chciałbym się dowiedzieć – czy program stoczniowy obejmie odbudowę podwykonawców w kraju? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo ważne pytanie.

Prezydent Miasta Świnoujście Janusz Żmurkiewicz:

Janusz Żmurkiewicz, prezydent Świnoujścia. Bardzo cieszę się, że coraz częściej mówimy o Świnoujściu, dostrzegając walory tego portu i przedsiębiorstw gospodarki morskiej, które w nim funkcjonują.

Sprawą kluczową jest dostęp do portu. Wiele inwestycji realizowanych w ostatnich latach w porcie doprowadziło do tego, że stan dróg w porcie jest zdecydowanie lepszy niż dróg dojazdowych do niego. Dlatego uważam, że projekt, który był tutaj prezentowany, ale podany, że nie ma źródła finansowania, musi być wykonany, przy uwzględnieniu inwestycji, które dzisiaj w porcie zostały zakończone bądź będą realizowane.

Gazoport, terminal promów morskich, nowe nabrzeże nr 1, nowe nabrzeża nr 5 i 6, które będzie realizowane do obsługi największych promów, wymuszają konieczność poprawy dróg dojazdowych do portu, niezależnie od przebudowy trójki, realizowanej przez miasto Świnoujście, również muszą być finansowane. Cieszę się z faktu, że porty Darłowo i Kołobrzeg są poniżej Świnoujścia. Ponadto uważam, że ranga portu Świnoujście predysponuje nasze inwestycje do tego, żeby miały zabezpieczone finansowanie. To jest pierwsza kwestia.

Kilkanaście dni temu odbyła się dyskusja na temat rozwoju portu i terminala kontenerowego. Ta dyskusja musi być kontynuowana po to, aby przekonać mieszkańców Świnoujścia, że warto oddać kilometr plaży dla realizacji tak ważnej inwestycji. Uważam, że to, co zostało rozpoczęte, to jest zdecydowanie za mało, aby uzyskać akceptację miasta i społeczeństwa dla tego dobrego projektu.

Kwestia stoczni. Stocznie remontowe to element, który jeszcze do niedawna w naszym mieście zupełnie dobrze funkcjonował. Przypomnę, że decyzja konsolidacji podjęta kilka lat temu, która obejmowała w pierwszej wersji trzy stocznie: Nauta, Morską Stocznię Remontową i Gryfię, została zrealizowana w dwóch stoczniach – Gryfia i Morska Stocznia Remontowa. Doprowadziła do tego, że świnoujska stocznia funkcjonuje dzisiaj w bardzo ograniczonym zakresie. Stocznia Nauta, która nie weszła do tego projektu, funkcjonuje dzisiaj normalnie i to dobrze funkcjonuje. Warto byłoby się nad nowym projektem zastanowić.

Na Wyspie Uznam dysponujemy dwoma nabrzeżami – nr 87 i 91, które świadczą usługi portowe. W związku z tym, traktujemy planowany tunel również jako element dostępu do portu. Dzisiaj możemy mówić o decyzjach, które zostały już podjęte. Przetarg jest ogłoszony i oczekujemy pozytywnej decyzji w sprawie naszego wniosku o finansowanie, który złożyliśmy w Ministerstwie Infrastruktury półtora tygodnia temu. Ten wniosek jest w tej chwili badany, ale wierzę, że zostanie podjęta pozytywna decyzja w sprawie finansowania tej inwestycji. Dziękuję.

Przedstawiciel wydziału Techniki Morskiej Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego Tadeusz Graczyk:

Chciałbym się odnieść do wystąpienia pana wiceministra Brzezickiego. Dane z 2014 r., które zaprezentował, w środowisku, które cały czas żyje sprawami stoczniowymi i budownictwa okrętowego, są dla nas przestarzałe. Należałoby się posłużyć świeższymi danymi, bo przecież mamy już połowę 2016 r. Poza tym, nie odnotowano wielu ciekawych wydarzeń, które miały miejsce w 2015 r. Wydarzeń, które miały miejsce w mniejszych podmiotach budownictwa okrętowego, jak choćby w Stoczni Finomar, Stoczni Partner, Stoczni Poltramp, a więc w stoczniach, które w ogóle nie są odnotowane w źródłach. Warto byłoby sięgnąć do tych danych.

W ostatnim czasie zawiązało się konsorcjum w Szczecińskim Parku Przemysłowym, ale to sprawa świeża.

Pierwsza sprawa, to dane, które przedstawiał pan minister. Ponadto, ministerstwo pokazując wyższość wybrzeża wschodniego nad zachodnim, zdaje sobie chyba sprawę, że to nie my zafundowaliśmy sobie ten pasztet. W 2002 r. podjęto krok, który zniszczył u nas budownictwo okrętowe. Teraz nie ma co pokazywać palcem, że sobie kiepsko radzimy. Nie radzimy sobie, bo nam przez 12 lat nie pozwolono. Nie pozwolono odbudować tego przemysłu, pomimo bardzo konkretnych propozycji siedzącego obok mnie

prezesa Piotrowskiego i wiceprezesa – do niedawna – Szczywońskiego oraz działań wielu posłów tego środowiska. W naszym regionie przemysł okrętowy jest rozmywany.

Próby, które podejmujemy, nie są zwykle dostrzegane w Warszawie – w ministerstwie, albo celowo pomijane. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, koleni mówcy.

Prezes zarządu JPP Marine Sp z o.o. Zbigniew Jagniątkowski:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowny panie marszałku, panowie ministrowie, szanowni państwo. Kontynuując głos mojego poprzednika, gwoli informacji chciałbym oficjalnie państwu zakomunikować, że dane, które pan minister był uprzejmy przekazać, mają szanse zmienić się w najbliższej przyszłości. Tworzy się Szczecińskie Konsorcjum Okrętowe, w skład którego wchodzi już 51 firm. Jesteśmy na etapie tworzenia umowy konsorcjalnej. Będzie to podmiot gospodarczy.

Kapitał szczeciński jednoczy się i razem chcemy zacząć odbudowywać przemysł stoczniowy. Naturalnym rozwiązaniem dla branży jest skupienie potencjału wokół Szczecińskiego Parku Technicznego, czyli na bazie dawnej Stoczni Szczecin. Do konsorcjum zapraszamy, mile widziana będzie Morska Stocznia Remontowa „Gryfia".

Oficjalnie państwa informuję, że w Szczecinie zaczyna się coś powoli ruszać w przemyśle stoczniowym. Prowadzimy rozmowy z armatorami, którzy są zdecydowani ulokować u nas produkcję jednostek przystosowanych do akwenów europejskich. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo panie prezesie.

Radny Rady Miasta Świnoujście Andrzej Mrozek:

Chcę się odnieść do inwestycji w zespole portowym Szczecin-Świnoujście – najdroższej i jedynej, jak powiedział minister Brzezicki, mającej zapewnioną realizację, tj. pogłębienie toru wodnego między Świnoujściem a Szczecinem do 12,5 m. Będzie to kosztowało 1,5 mld złotych, a więc niemal tyle, co pozostałe inwestycje razem wzięte.

Tor ten ma zapewnić wzrost potencjału przeładunkowego. Z materiałów, które przedstawił minister Brzezicki wynika, że w między 2011 a 2020 r. potencjał naszego zespołu portowego wzrośnie o 8%, podczas gdy w Gdańsku i Gdyni w tym czasie o 24%, a więc trzykrotnie więcej. Udział naszego zespołu portowego w ogólnych przeładunkach spadnie z obecnych 25% do 20%. Skoro tor wodny, gdy będzie oddany do użytku do 2020 roku, nie spowoduje znaczącego wzrostu potencjału przeładunkowego, bo 8% to raczej stagnacja, to po co tak wielki wydatek? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, kolejny mówca.

Wiceprezes zarządu Poltramp Yard S.A. Adam Szczodry:

W nawiązaniu do wcześniejszych wypowiedzi, chcę powiedzieć, że mimo marazmu w przemyśle stoczniowym w województwie zachodniopomorskim, wiele pozytywnych rzeczy się dzieje, szczególnie w małych i średnich firmach. Do takich zaliczam firmę, w której jestem zaangażowany.

Proszę państwa, rzeczywistość zmienia się dynamicznie. Warto zaktualizować dane, które są już historycznymi. Dla członków Komisji mam ciekawy materiał – dowody na to, że na terenie województwa zachodniopomorskiego budujemy statki. Nie są to oczywiście stutysięczniki, ale wobec ryzyka rynku budowy ogromnych jednostek, może warto docenić to, że można budować jednostki w pełni wyposażone, których budżet jest na poziomie 1-5 mln euro. Takie jest w tej chwili nasze flagowe przedsięwzięcie, tj. budowa kablowca dla norweskiego armatora. Nawiasem mówiąc, w czerwcu będziemy go ostatecznie zdawać i byłoby nam miło widzieć przedstawicieli Komisji i ministerstwa w Świnoujściu, bo warto wiedzieć, że coś takiego się dzieje.

To oczywiście nie rozwiązuje globalnych problemów i nie chcę ich bagatelizować. Na pewno potencjał, jakim to województwo dysponowało, jest w tej chwili niewykorzystany. Warto go zagospodarować – szczególnie potencjał ludzki.

Chciałbym wymienić trzy konkretne sprawy, które dla nas rzeczywiście są istotne. Pierwsza rzecz jest taka, abyśmy jako firmy stoczniowe nie musieli ukrywać tego, że zajmujemy się produkcją stoczniową. Myślę tu o programach unijnych typu RPO, bo nie wiem, czy państwo wiecie, że przy programach wspierania innowacyjności, praktycznie nie możemy pokazywać, że realizujemy produkcję stoczniową. Nie winię tu obecnych, tylko zwracam uwagę na fakt, że trudno nam pozyskiwać, jako małym podmiotom, środki na infrastrukturę.

Cieszę się, że jest obecny pan prezydent Świnoujścia. Dzięki niemu i samorządowi możemy rozbudowywać naszą ambitną infrastrukturę na terenach posowieckich. Jedyną publiczną pomocą, którą uzyskaliśmy, to były ulgi inwestycyjne, które miasto Świnoujście zastosowało w podatkach od nieruchomości. Otrzymaliśmy również bardzo symboliczne dotacje z Programu Operacyjnego Ryby. To wszystko dlatego, że przemysł stoczniowy jest na liście tych, których ze środków unijnych się nie finansuje.

Kolejna rzecz, na którą chcę zwrócić uwagę. Od 1 maja wchodzi w życie nowa unijna dyrektywa, która powoduje konieczność płacenia i zabezpieczenia należności celnych na granicy, trzeba będzie płacić natychmiast, w chwili dostawy urządzeń z terenów spoza UE. Szanowny mój sąsiad stwierdził, że trudno jest dzisiaj mówić o budowie statków w Polsce również i z tego względu, że wyposażenie musimy sprowadzać z zewnątrz. Dla naszych armatorów, jeżeli np. produkujemy kutry rybackie, a takie jednostki robimy, musimy sprowadzać urządzenia, które montujemy na ich życzenie. To są urządzenia norweskie. Proszę sobie wyobrazić, że od maja jesteśmy w dramatycznej sytuacji. Będziemy musieli składać potężne kwoty na granicy, które umożliwią nam pozyskanie urządzeń montowanych w kompleksowo realizowane zamówieniach.

Zapraszamy do Świnoujścia. Przemysł budowy statków tam funkcjonuje. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie mam wątpliwości. Może pan powtórzyć, jaką firmę pan reprezentuje?

Wiceprezes zarządu Poltramp Yard S.A. Adam Szczodry:

Poltramp Yard S.A. Świnoujście.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin Jan Stasiak:

Chciałbym poruszyć trzy sprawy. Sprawa pierwsza – Kanał Szczecin-Świnoujście. Myślę, że biznes szczeciński wie najlepiej na temat potrzeb i korzyści z pogłębienia toru wodnego. Dyrektor Borowiec może potwierdzić, że jest to inwestycja w dalekim stopniu zaawansowana. Wydatkowano kupę pieniędzy. Praktycznie pozostały sprawy związane z pogłębieniem – wykopaniem i odłożeniem urobku. Pozostawienie tej inwestycji w obecnym stanie byłoby bardzo nieekonomiczne.

Sprawa druga to tzw. nadodrzanka – szlak kolejowy. Dwukrotnie o tym dzisiaj wspomniano. Po pierwsze, kończy się w Podjuchach, a przypominam, że jest to stacja rozrządowa przed portem szczecińskim, do którego z tego miejsca są 4 km. Czyli jej modernizacja nie jest powiązana z portem. Przyczyna jest pokazana w prezentacji na temat portu. To jest słynny most na Regalicy, który jest obiektem zabytkowym, wybudowanym przez Niemców jeszcze przed II wojną światową. Bez modernizacji tego mostu nadodrzanka i jej modernizacja niewiele daje portowi w Szczecinie, ale przede wszystkim drugiemu członowi nazwy naszego ministerstwa, tj. żegludze śródlądowej – dla użeglowienia Odry. Jest to wąskie gardło, a w wykazanych środkach na modernizację szlaków, w wysokości ponad 600 mln złotych, ewidentnie widać, że most nie jest uwzględniony. Z tego co wiemy, modernizacja mostu to koszt rzędu 600–900 mln złotych.

Następna sprawa to rozwój i przyszłość portu Szczecin-Świnoujście w kontekście danych statystycznych i przeładowanych ton. Chciałem zwrócić uwagę, że według opra-

cowania profesora Plucińskiego, doprowadzenie Odry do III klasy żeglowności daje w ciągu pół roku przyrost ładunków zespołowi portowemu rzędu 10 mln ton. Jeżeli do 25 dodamy 10, to mamy pięćdziesięcioprocentowy wzrost masy towarów. Są to badania ekonomiczne oparte na oficjalnych danych, czyli realne i prawdziwe – wzrost o 50%. To jest najkrótsza i najszybsza droga do poprawy efektywności naszego zespołu portowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardo proszę, kolejny mówca.

Przewodniczący Towarzystwa Okrętowców Polskich „Korab" w Szczecinie Andrzej Banaszek:

Chciałbym państwu powiedzieć, że 27 kwietnia 2016 r. ukonstytuowało się Porozumienie Stowarzyszeń na Rzecz Odbudowy Przemysłu Okrętowego w Szczecinie. Jest to inicjatywa obywatelska, w skład której wchodzi przede wszystkim Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich, Towarzystwo Okrętowców Polskich, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne w Szczecinie oraz szereg innych.

Chciałbym zaprosić państwa do szerszej rozmowy na temat odbudowy przemysłu okrętowego w Szczecinie. Jako stowarzyszenie wydaliśmy oświadczenie, w którym odnieśliśmy się do kilku ważnych elementów procesu rewitalizacji przemysłu okrętowego w Szczecinie. Uważamy np., że jedynym poważnym podmiotem gospodarczym, nadającym się do odbudowy przemysłu okrętowego w Szczecinie, jest Szczeciński Park Przemysłowy. Uważamy również, że podpisany list intencyjny, dotyczący utworzenia Szczecińskiego Konsorcjum Okrętowego, jest ważną inicjatywą dla uruchomienia Stoczni Szczecińskiej i budowy okrętów w Szczecinie.

Ponadto, naszym zdaniem, Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" ze swoim potencjałem prac dokowych, serwisowych i wyposażenia, powinna być partnerem powstałego Szczecińskiego Konsorcjum Okrętowego.

Niezbędnym działaniem, wspierającym proces odtworzenia przemysłu stoczniowego w Szczecinie, jest odbudowa okrętowego szkolnictwa na poziomie zawodowym i wyższym, bez którego trudno sobie wyobrazić dalszy proces rewitalizacji tego przemysłu w Szczecinie.

Chciałbym powiedzieć, że nasze stowarzyszenie w pełni popiera inicjatywę rządową w formie ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego, jako ważną i przełomową dla okrętownictwa deklarację programową rządu i narzędzie pomocy w rewitalizacji przemysłu okrętowego w Szczecinie.

Chciałbym, aby odbyła się konferencja z udziałem, np. pana przewodniczącego Jurka oraz innych podmiotów, żeby poważnie porozmawiać o rewitalizacji przemysłu okrętowego w Szczecinie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Rady Miasta Świnoujście Joanna Agatowska:

Bardzo dziękuję szanowna pani przewodnicząca. Szanowni państwo, znaczenie gospodarki morskiej w naszym mieście jest niewątpliwe. Szanujemy i doceniamy plany, które państwo macie w zakresie rozwoju gospodarki naszego miasta.

Potwierdzam, że kilkanaście dni temu odbyło się spotkanie przedstawicieli zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście z Radą Miasta Świnoujście. W trakcie spotkania zaprezentowano plany rozwoju.

Czuję się w obowiązku poinformować członków Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o tym, że niektóre kwestie podnoszone podczas spotkania, wzbudzały wśród radnych sporo emocji. Dotyczy to m.in. planów budowy portu kontenerowego na prawobrzeżu Świnoujścia, a to w kontekście praktycznie nie istniejącej docelowej koncepcji poprawy komunikacji. Tak, jak to dzisiaj zostało zaprezentowane, najważniejsze i najbardziej newralgiczne odcinki drogi dojazdowej są dopiero w fazie projektowania. Biorąc pod uwagę wysokie ryzyko realizacji tych przedsięwzięć, trudno jest nam dzisiaj podejmować odpowiedzialne decyzje.

Zwracamy również uwagę na fakt, że jako miasto Świnoujście będziemy – takie są założenia – w znacznej części partycypować finansowo w realizacji kilku przedsięwzięć o strategicznym znaczeniu. Wspomnę tylko o tunelu, w sprawie którego miasto złożyło

wniosek aplikacyjny, w którym musiało ze środków własnych zagwarantować finansowanie na poziomie 15% wartości przedsięwzięcia. Na dzisiaj jest to ok. 150 mln złotych. Kwestia drogi dojazdowej do portu, to kolejne środki finansowe w wysokości ok. 40-50 mln złotych. Wszystko to przy założeniu, że pozytywnie rozwiąże się wariant uzyskania części podatku od polskiego LNG, który liczymy, że zacznie pojawiać się w budżecie naszego miasta od przyszłego roku. Liczyliśmy, że zacznie pojawi się już w tym roku. Wiemy, że są problemy. Czekamy cierpliwie na docelowe rozstrzygnięcia tej kwestii.

Nakłady, które trzydziestoośmiotysięczne miasto będzie musiało ponosić na realizację różnych przedsięwzięć są naprawdę ogromne. Chciałabym, abyście państwo posłowie również uwzględnili, z jak ogromnym wysiłkiem będzie się to wiązało dla naszego miasta i jak wiele budzi to niepokoju i pytań. Nie ze względu na niechęć do pewnych projektów, ale ze względu na obawy co do harmonogramu, przebiegu realizacji pewnych inwestycji, kolejności i priorytetów. To tyle na temat kwestii związanych z planami budowy.

Biorąc pod uwagę planu budowy portu kontenerowego i plany rozwoju terminala, uważamy że największym priorytetem powinno być nadanie pierwszeństwa drogom dojazdowym do Świnoujścia, na których, ze względu na powyższe inwestycje, będzie panował bardzo wzmożony ruch.

Co do planów budowy portu kontenerowego, to największy klub w Radzie Miasta – dziewięcioosobowy – wyraził negatywne stanowisko wobec wariantu zaproponowanego i preferowanego przez Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście – wariantu II. Natomiast pozytywnie opiniujemy wariant I, tj. budowę portu kontenerowego wewnątrz terminala gazowego. Takie jest na dzisiaj stanowisko jednego z największych klubów w Radzie Miasta. Pozostałe decyzje będą zależne od docelowych decyzji związanych z komunikacją wewnątrz regionu.

Mam pytanie dotyczące sytuacji Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia", a konkretnie oddziału w Świnoujściu. Przekazane informacje przedstawiają stan obecny, natomiast nie przedstawiają planów – w jaki sposób państwo zamierzacie rozwiązać problemy firmy leżącej na obszarze Świnoujścia. Już dzisiaj docierają do nas sygnały, że sytuacja finansowa stoczni jest bardzo zła, że stocznia przestaje płacić podwykonawcom, którzy nie są w stanie dalej kredytować przedsięwzięć na rzecz Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". Zmuszeni są do likwidacji swojej działalności. W jaki sposób te problemy zostaną rozwiązane? Kiedy uzyskamy informację o planach czy to konsolidacji ze Szczecińskim Parkiem Przemysłowym czy o usamodzielnieniu poszczególnych stoczni?

Generalnie, oczekujemy na konkretne informacje na temat planów związanych z ambitnymi, przedstawionymi przez państwa, informacjami dotyczącymi sytuacji i ratowania Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". Dziękuję, to wszystko.

Prezes Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Zbigniew Antonowicz:

Zbigniew Antonowicz, reprezentuję stowarzyszenie „Odrą w Świat". Pani przewodnicząca, dziękuję za udzielenie głosu. Panie marszałku, panowie ministrowie, szanowni państwo.

Jak wskazuje nazwa naszego stowarzyszenia, jesteśmy wielkimi entuzjastami tego, żeby z odrzańskiej drogi wypłynąć w świat. Kolega przedstawił argumenty, które powinny państwa przekonać do natychmiastowego wdrożenia programu odbudowy transportu śródlądowego na odrzańskiej drodze wodnej. To nie jest tylko i wyłącznie szansa dla portów ujścia Odry, ale jest to również ogromna szansa dla rozwoju całej tzw. ściany zachodniej, wzdłuż odrzańskiej drogi wodnej. To jest problem społeczny. Te regiony, swego czasu nazywane kresami zachodnimi, zostały zaniedbane inwestycyjnie.

W tej chwili, szansą dla nas jest program rozwoju transportu śródlądowego i odbudowy poszczególnych dróg wodnych, tj. E30, E40, E70, w perspektywie działań bieżących i zadań strategicznych. Jako środowisko apelujemy, aby przyłożyć się do zadań bieżących, dlatego że biznes w tym rejonie od wielu lat oczekuje na radykalną poprawę sytuacji i to natychmiast. To jest możliwe pod pewnymi warunkami.

Na niektórych prezentacjach przedstawiano nam możliwości ewolucyjnego uzyskania na odcinku odrzańskiej drogi wodnej klasy III, a następnie klasy IV i V żeglowności. Uzyskanie klasy III uruchomi transport oraz życie na odrzańskiej drodze wodnej.

Zgodnie z tym, co Europejski Komitet Obrachunkowy wskazuje, na wszystkich szlakach transportowych należy zadbać o to, aby wyeliminować wąskie gardła. Jeśli w planach bieżących ministerstwa podaje się rok 2020 jako możliwość uzyskania III klasy żeglowności, a jednocześnie dla Malczyc – jedno z miejsc limitujących odrzańskiej drogi wodnej – w Ministerstwie Środowiska uruchamia się procedurę przetargową na wykonanie audytu, który będzie trwał pół roku, a potem nastąpią kolejne działania wymagające czasu, to stracimy wiele, wiele miesięcy, a może nawet i lat. W związku z tym, plan bieżącej odbudowy odrzańskiej drogi wodnej może się zawalić.

Koledzy wspominali o innym miejscu limitującym – moście w Podjuchach na Regalicy. Jeżeli PKP PLK wykonuje potężną inwestycję, dojeżdża tylko do Podjuch i zatrzymuje inwestycję przed mostem, a jednocześnie nazywa się to poprawą dostępu do portu, to widzę w tym pewną sprzeczność.

Jesteśmy zarażeni optymizmem i wierzymy w to, że uda się uzyskać szalone możliwości rozwoju portu szczecińskiego i portu ujścia Odry. W Szczecinie – w mieście – nie ma żadnej koncepcji oddzielenia ruchu towarowego od ruchu miejskiego. Pod hasłem dostępu do portu realizowane są inwestycje dla miasta. Wiemy, że już dzisiaj, przy tych obrotach jakie są w porcie w Szczecinie, korkują się ulice, a jednocześnie każda awaria TIR na trasie Energetyków–Gdańska powoduje szalone problemy dla całego miasta. Dziękuję bardzo.

Radna Rady Miasta Szczecin Małgorzata Jacyna-Witt:

Nawiązując do pana wypowiedzi, jednocześnie podkreślając wagę nie tylko portu, ale tak, jak państwo tutaj mówiliście, stoczni w Szczecinie oraz wszelkich działań prostoczniowych dla budowy wielkiej stoczni w Szczecinie, chciałam bardzo mocno podkreślić, że jak na razie nie są rozpatrywane inwestycje drogowe – Ludowa, Dębogórska oraz inne, które położone są wzdłuż terenów stoczniowych. Te inwestycje muszą być w tej chwili bezwzględnie w budżecie i programach inwestycyjnych miasta. Co prawda nie ma z nami prezydenta miasta, ale jest zastępca prezydenta do spraw inwestycyjnych, pan Marcin Przepiera. Mam nadzieję, że po tym dzisiejszym spotkaniu, państwo w końcu zaczniecie podchodzić do tych tematów poważnie, bo jak na razie dojazd do terenów stoczniowych jest dla wszystkich dramatem. Zarówno dotyczy to terenów po Stoczni Szczecin, jak i po stoczni „Gryfia". Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę kolejnego mówcę.

Wiceprezes „BULK CARGO" Wojciech Pysiak:

Jako przeładowca portowy obsługujemy rocznie około 1,2 tys. statków. Chcę zwrócić uwagę na to, że negatywny wpływ na konkurencyjność portu w Szczecinie ma brak programu utrzymaniowego toru wodnego. W 2010 roku powstał program łączony – modernizacji i utrzymania toru wodnego. Następnie rozdzielono te obszary. Program modernizacyjny postępuje, natomiast program utrzymaniowy stoi w miejscu. W tym miejscu chcę powiedzieć, że popieram punkt drugi z wniosku dyrektora Urzędu Morskiego o uchwalenie wieloletniego programu utrzymania toru wodnego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Prezes Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Romuald Szmyt:

Proszę państwa, cieszy nas bardzo to, że Szczecin może wreszcie odzyska swoje morskie tradycje. Jest to rzecz niezwykle istotna. Dobrze, że może zostanie odbudowana Stocznia Szczecińska – wielki zakład, który był naszą wizytówką na całym świecie. Dobrze, że myśli się o tym, aby otworzyć możliwości przeładunkowe wielkiego portu w Szczecinie w korelacji ze Świnoujściem.

Proszę państwa, przez ostatnie lata polski międzynarodowy transport drogowy został zbagatelizowany. Transport międzynarodowy z Polski i do Polski jest w obcych rękach. Jako przewoźnik uważam, że przy tych fantastycznych inwestycjach należy pomyśleć

o tym, aby transport został w polskich rękach. Przykład. Towary, które są przywożone do Polic i z Polic, pozostają w gestii obcego transportu. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Marek Różalski:

Chciałbym odpowiedzieć na pytania, które padły pod naszym adresem. Sytuacja Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" po wielu latach restrukturyzacji przez MARS jest taka, że w tej chwili nowy zarząd, który jest od kilku tygodni, pracuje nad planem naprawczym.

O ile zakład w Świnoujściu nie został pozbawiony infrastruktury, o tyle główny podmiot, czyli „Gryfia" i Wyspa Gryfia, zostały ogołocone z majątku. Przede wszystkim zostały stracone dwa najważniejsze nabrzeża, czyli nabrzeże Mazowieckie oraz Kaszubskie. Na nabrzeżu Mazowieckim od roku stoi płot, natomiast na nabrzeżu Kaszubskim od jesieni ub. roku jest parking Bilfingera. Tak dbało się o stocznię. My musimy mieć troszeczkę czasu – może miesiąc, aby powiedzieć, jak plan naprawczy będzie wyglądał. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę o kolejny głos.

Pełnomocnik Marszałka Województwa do Spraw Gospodarki Morskiej Ryszard Kwidziński:

Gospodarka morska jest jedną z inteligentnych specjalizacji naszego województwa. W RPO znajdują się środki, które można przeznaczyć na dofinansowanie różnych projektów z tego obszaru. Niestety, od listopada, kiedy podano nam pierwszy termin rozmów na ten temat z UE, nie możemy tych środków uruchomić. Nie znamy również terminu, kiedy rozmowy z UE zostaną zakończone.

Czy minister Kozłowski, który był ostatnio w Unii, podjął ten temat? Jest to dla nas i dla przedsiębiorców bardzo istotne.

W uzupełnieniu informacji, które prezentował minister Brzezicki, chciałbym powiedzieć, że w ciągu ostatnich pięciu lat Polscy stoczniowcy wybudowali około 160 kadłubów – częściowo wyposażonych. Średnia cena kadłuba to ok. 8 mln złotych. Zapłacono nam w zasadzie za usługę wykonawstwa. Charakterystyczne jest to, że kadłuby wykonywane są na zlecenia stoczni zachodnich. To jest przyczyna oraz efekt wielkich zysków w Damenie i innych zachodnich firmach.

Jeżeli zestawimy to z faktem, że w Polsce znajduje się około 50 biur projektowych, które 90% swojej produkcji, czyli dokumentacji, eksportują do najlepszych stoczni, to wydaje mi się, że tego typu usługa jest szkodliwa.

Powinniśmy, na podstawie ustawy stoczniowej, która jest procedowana, przystąpić do budowy dużych statków, które dają szansę na większą efektywność. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, kolejny mówca.

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, prof. Leonard Rozenberg:

Właściwie wystarczy mi pół minuty. Chciałem poprosić dyrektora Borowca o rozwinięcie tematu wystąpienia, w którym mówił o drastycznym wzroście kosztów prac pogłębiarskich, tj. 281%. Skąd się to wzięło? Czy to nie jest przypadkiem – oczywiście to tylko hipoteza – losu Drabmoru ze Szczecina? Los Drabmoru widziałem, pamiętam i niczego nie można było zrobić – firma nie istnieje.

Kolejne pytanie kierowane jest do panów ministrów. Czy jesteśmy w stanie osiągnąć jakiekolwiek uczestnictwo w Planie Junckera, który powinien nam trochę pomóc w planowanych ogromnych inwestycjach?

Kontynuując wypowiedź pana prezesa Różalskiego chciałbym odpowiedzieć pani przewodniczącej Rady Miasta Świnoujście. Niszczy się bardzo szybko i bardzo sprawnie zostało to zrobione. Muszę przyznać, że zniszczenie Stoczni Szczecin zostało przeprowadzone bardzo profesjonalnie. Naprawa nie jest w stanie dziać się tak szybko, jak wszyscy byśmy tego chcieli. Trochę mnie to martwi, ale mówię o tym od lat. Uważam, że prośba o to, żeby tu i teraz można byłoby zrealizować plan restrukturyzacji czy też rewitalizacji, jest cokolwiek przedwczesna.

Ostatnia sprawa, która nie przewinęła się w wypowiedziach, a bardzo chciałbym o niej usłyszeć. W ramach poprawy dostępności portów Szczecina i Świnoujścia można wykonać bardzo proste, nawet chyba niedrogie – nie wiem, nie jestem specjalistą – inwestycje, które nie wiedzieć czemu są hamowane. Jest to na przykład przeprowadzenie standardu niemieckiej kolei bezpośrednio do portu szczecińskiego, a nie tylko do granicy. Chodzi mi o tzw. standard 16 2/3 Hz, czyli taki, który pozwoliłby na transport towarów bezpośrednio, bez zmiany lokomotyw pociągowych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Doradca posła Piotra Misiło, Rafał Zahorski:

Rafał Zahorski, Nowoczesna. Chciałbym wrócić do tematu kosztów utrzymania toru wodnego. Chciałbym się dowiedzieć – czy jest szansa na to, abyśmy dostali konkretne środki na utrzymanie w tym roku toru wodnego w tym roku? Przypominam, że przy ostatnich głosowaniach nad budżetem, poprawka rzędu 12 mln złotych została ściągnięta, ale z tego, co się orientuję, do tej pory Urząd Morski w Szczecinie tych środków nie ma. Są one niezbędne. Gdyby ich nie było, to byłby pierwszy rok, kiedy nie udałoby się tych środków zdobyć.

Pytanie o koszty pogłębiania. Koszty pogłębiania rosną dlatego, że co roku jest żebranina o środki z budżetu. Nigdy Urząd Morski nie wie, ile w ciągu danego roku będzie miał środków do dyspozycji. W związku z tym prace pogłębiarskie prowadzone są w trybie interwencyjnym, a nie w trybie planu wieloletniego. Plan wieloletniego utrzymania toru wodnego jest postulowany przez środowisko już od kilku lat. Mam nadzieję, że w końcu uda się ten projekt doprowadzić do końca. To pozwoli na optymalizację i planowanie.

Brak środków na bieżące utrzymanie toru wodnego powoduje nie tylko zapaść w porcie, ale również degradację toru wodnego. Mamy w tej chwili zaległości na poziomie 1 mln m^3. To ma wpływ na dostępność do portu. Co roku są problemy z wchodzeniem dużych jednostek. Dotyczy to również branży stoczniowej, bo pamiętajmy, że w przypadku remontów, nie tylko zanurzenie danej jednostki jest brane pod uwagę, ale również szerokość czy dopuszczalna długość. To również limituje branżę remontową.

Chciałbym wrócić do kwestii mostu w Podjuchach. Ponieważ ten temat był już poruszany, nie chce się powtarzać, ale powiem tylko jedną rzecz. Od PKP Podjuchy przez most idzie tylko jeden tor. Cały plan modernizacji, robiony przez PKP PLK, kończy się na stacji Podjuchy, do której dochodzą dwa tory. W planach nie ma mowy o drugim torze do portu w Szczecinie. Przypominam, że przez most w Podjuchach jedzie kolej towarowa do portu w Szczecinie, kolej pasażerska, a w przyszłości ma również jeździć metropolitalna kolej miejska. Jeden tor w przypadku awarii niesie za sobą bardzo duże ryzyko.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dwie minuty.

Doradca posła Piotra Misiło Rafał Zahorski:

Tak. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Niedługo stracę rachubę. Raz pan jest Nowoczesna, raz pan jest przewodniczącym klastra morskiego, raz pan jest asystentem pana Misiło, a raz pan jest doradcą Klubu Nowoczesna. Niech się pan zdecyduje proszę pana.

Doradca posła Piotra Misiło, Rafał Zahorski:

Pani przewodnicząca, nigdy nie byłem przewodniczącym klastra.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę pana. Bardzo proszę o jasne i czytelne zgłaszanie się na posiedzenia Komisji. Nie chcę tu mówić o kameleonie, ale to mi trochę to przypomina. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Porozumienia Stowarzyszeń na Rzecz Odbudowy Przemysłu Okrętowego w Szczecinie Jan Jęczkowski:

Chciałem dorzucić jedną uwagę do kwestii węzłów kolejowych. Stocznia przeprowadziła u siebie remont torów, natomiast węzeł Niebuszewo-Grabowo wymaga rewitalizacji. To jest główny węzeł dochodzący do stoczni. Prosiłbym, aby rewitalizację tego węzła ująć w planach.

Chciałbym zwrócić uwagę na to, że dzisiaj na świecie stocznie to nie są molochy, które obejmują wszystko. Są stocznie–montownie. To co pozostało po Stoczni Szczecińskiej, to jest właśnie ta część stoczni–montowni.

Mam prośbę do pana ministra Brzezickiego. Stocznia-montownia, wraz ze swoimi kooperantami, realizuje projekt finalny jakim jest statek. Moim zdaniem, ustawą należy również objąć kooperantów bezpośrednich, którzy pracują w *outsourcingu* i razem ze stocznią budującą statki. Chciałbym ruszyć ten temat w ramach dalszych negocjacji.

Na koniec chciałbym przypomnieć jedną rzecz, bo nie każdy o tym wie lub pamięta, że Stocznia Szczecińska wybudowała 682 statki, z tego: 145 dla armatorów polskich, 255 dla armatorów kierunku wschodniego i 282 statki dla armatorów zachodnich. Stocznia Szczecińska była pierwszą stocznią, która budowała promy – 11 promów, a trzeba powiedzieć, że budowa promów to zupełnie inna technologia. Stocznia Szczecińska wybudowała również 69 statków dla Marynarki Wojennej. To jest dorobek Szczecina, o którym nie wszyscy wiedzą. Wszystkie statki były budowane według polskiej myśli inżynierskiej, a licencje dotyczyły tylko fragmentów statków. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo za przypomnienie bardzo pięknej historii i osiągnięć Stoczni Szczecin. Jesteśmy tu właśnie po to, aby starać się przywrócić pewną energię ludziom i instytucjom, którzy mają przemysł stoczniowy realizować.

Ponownie chciał zabrać głos pan Jan Stasiak z Rady Interesantów Portu Szczecin. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin Jan Stasiak:

W imieniu środowiska chciałbym podziękować za zorganizowanie wyjazdowego posiedzenia Komisji w strategicznych dla polskiej gospodarki portach Szczecina i Świnoujścia. Strategicznych z dwóch powodów. Po pierwsze, z powodów politycznych. Jak żaden z innych portów jesteśmy na rubieży zachodniej i walczymy z silną konkurencją portów w Rostocku i Hamburgu – szczególnie portu w Hamburgu, który położony jest ponad 100 km w głębi lądu. Kończy mu się zaplecze i w związku z tym prowadzi mocną ekspansję w naszym kierunku. Prowadzi szeroką aktywność marketingową, w tym podpisanie z izba gospodarczą porozumienia o propagowaniu usług tego portu na naszym terenie. To jest kuriozalny akt. Moim zdaniem, ministerstwo powinno się temu przyjrzeć.

Po drugie, działalność nowopowstałego ministerstwa, które w drugim członie nazwy ma żeglugę śródlądową, jest bardzo istotna. Modernizowanie wspomnianej nadodrzanki do Podjuch nie wpływa na rozwój portu. Ministerstwo powinno być zainteresowane tym, żeby w pierwszej kolejności spojrzeć przychylnym okiem na nasz region. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan Mieczysław Jurek.

Przewodniczący zarządu Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ „Solidarność" Mieczysław Jurek:

Chciałbym zapytać – kiedy, zdaniem pana ministra, nastąpi sfinalizowanie umowy przedłużającej dzierżawę w spółkach portowych?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, proponuję jeszcze jedno pytanie. Myślę, że jest to obszerny materiał dla panów ministrów i przyszedł czas, aby pan minister odpowiedział, a potem parlamentarzyści zabiorą głos – zgodnie z początkowymi ustaleniami. Bardzo proszę o jedno zdanie, potem panowie ministrowie odpowiedzą, a następnie będę prosić moich kolegów o głosy w dyskusji.

Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin Michał Przepiera:

Odnosząc się do wątku związanego z infrastrukturą chciałbym podziękować ministerstwu za dotychczasowe wsparcie wniosku CEF w Brukseli. Jednocześnie prosiłbym o dalsze prace, ponieważ w tej chwili ten wniosek jest oceniany, a konkurujemy z innymi miastami europejskimi.

Miasto Szczecin ma świadomość ilości potrzeb w stosunku do środków budżetowych. Stąd, w odniesieniu choćby do ostatniego naboru w działaniu 4.2, gdzie alokacja jest przekroczona o 263%, z czego – kieruję to do pana radnego ze Świnoujścia – to jest tunel w Świnoujściu. Chcę zaznaczyć, że to nie jest odpowiedź na pana pytanie o sens wydatkowania 12,5 mln złotych. Proszę, aby w taką retorykę nie wchodzić. Powinniśmy wspólnie działać na rzecz wzmacniania naszego regionu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę panów ministrów o refleksje i odpowiedzi na pytania.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo. Pytań nie było za wiele. W zasadzie najważniejsze pytanie zadał pan przewodniczący Jurek. W odpowiedzi będę posiłkował się osobą, która jest odpowiedzialna za podpisanie umów, tj. panem prezesem Słaboszewskim, któremu oddam na chwilę głos, aby poinformował, jak wygląda sprawa podpisania umów dzierżawnych.

Prezes zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Dariusz Słaboszewski:

Bardzo ważnym jest podpisanie umów terminowych na funkcjonowanie spółek eksploatacyjnych. Jesteśmy w trakcie realizacji tych umów. Najważniejsze są dwa słowa klucz, tj. efektywność i ekonomika. Nie chodzi tylko o zmianę daty obowiązywania tych umów. Chcemy również dokonać zmiany pewnych zapisów, które poprawiłyby efektywność i ekonomikę funkcjonowania zespołu portu Szczecin-Świnoujście.

Mamy do czynienia z trzema spółkami. Każda z tych spółek jest w innym miejscu, w innym momencie. Sądzę, że do końca miesiąca umowy będą sprecyzowane. Kształt każdej umowy, dedykowanej odrębnie każdej spółce, będzie przedstawiony. Niezależnie od powyższego, porozumienie, o którym wspominał pan przewodniczący, jest przygotowane i intencje sprecyzowane są na piśmie. Jutro lub do końca tygodnia zostaną ostatecznie określone.

Dostosowujemy umowy do warunków, w jakich przyszło nam funkcjonować i realizować. Efektywność i ekonomika to są słowa klucz dla nowych aneksów do umów. Dziękuję.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Możemy przyjąć koniec tego miesiąca jako ostateczny termin podpisania umów.

Proszę państwa, chciałem serdecznie podziękować za wszystkie pozytywne słowa skierowane do nas w kwestii realizacji projektu, który chcemy wdrożyć, czyli przede wszystkim odbudowanie przemysłu stoczniowego, jak również za negatywne czy krytyczne uwagi.

Komisja z jednej strony ma na celu pokazanie rzeczywistego stanu i oparciu się na państwa wiedzy na temat branży w Szczecinie i Pomorzu Zachodnim, a z drugiej, na upublicznieniu tego w szerszym wymiarze, czyli w polityce informacyjnej naszego państwa o tym, jak istotny dla rozwoju gospodarki w Polsce jest przemysł stoczniowy, a przede wszystkim gospodarka morska. Nas do tego nie trzeba przekonywać. Trzeba przekonać społeczeństwo, że te kierunki, które chcemy przyjąć, mają służyć reindustrializacji.

Dochodzimy do najistotniejszego tematu, czyli oceny poprzedników, od której chcę uciec i nie chcę za dużo na ten temat mówić. Najbardziej przerażające jest to, co dzieje się w stoczni „Gryfia", o której przez tyle lat słyszeliśmy, że wszystkie zmiany idą ku lepszemu i mają na celu uczynienie z niej firmy konkurencyjnej. Dzisiaj stoimy w bardzo krytycznym momencie. Czekamy na ocenę stanu przez nowy zarząd. Nie ukrywam, że w całej koncepcji budowania konsorcjum ze Stocznią Szczecińską, przede wszystkim stocznia „Gryfia" ma ogromny potencjał i bez „Gryfii" nic się nie uda. Nie powiedzie się przede wszystkim wejście na rynek budowy statków. To nie ulega wątpliwości.

Mam nadzieję, że w najbliższych dniach uzyskamy od pana prezesa kompleksowe informacje na temat stoczni. Na dzisiaj nie przesądzam o tym, jaka jest sytuacja w spółce. Z informacji wstępnych wynika, że bardzo dużo pracy przed nami, aby stocznia „Gryfia" odzyskała możliwości produkcyjne.

Polityka związana z eksploatacją portów. Z tym też mamy duży problem. Proszę zwrócić uwagę, że materiały, na których bazowaliśmy, to informacje, które do tej pory funkcjonowały i były przygotowane przez poprzednie zarządy. To przecież nie my wymyślaliśmy, jak ma wyglądać rozwój portu czy jego ekonomika. Opieraliśmy się tylko i wyłącznie na tym, co poprzednie zarządy prezentowały.

Z drugiej strony, proszę zwrócić uwagę, że projekt, który obecnie jest w procedowaniu – „Strategia Rozwoju Portów do 2020 z Perspektywą do 2030 roku", dotyczy tylko czterech portów. Nic więcej. Cały proces budowy strategii dla małych i średnich portów należy rozpocząć od nowa. Małe i średnie porty w ogóle nie są ujęte w koncepcji rozwoju gospodarki naszego kraju. Dopiero ten komplementarny dokument będzie podstawą do inwestycji i kierowania pieniędzy.

Jak była traktowana do tej pory gospodarka morska, to sami państwo wiecie, szczególnie zarządy miast i zarządy portów.

Jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową, to jest to kolejny problem, bo mamy na ten cel 1 mld złotych. Gdzie włożyć ten miliard, w które miejsce? Mamy Malczyce, mamy fatalną dolną Odrę, mamy Odrę graniczną. Budować kanał lateralny, czy inwestować w most w Podjuchach? Proszę zwrócić uwagę, jaka tutaj jest ogromna pustynia i ogromny problem – gdzie tę kroplę wody umieścić?

Na obrady Komitetu Rozwoju trafia jutro plan rozwoju wodnych dróg śródlądowych. Mam nadzieje, że w tym tygodniu trafi pod obrady Komitetu Stałego tak, aby w najbliższym czasie, czyli za tydzień lub dwa, rząd mógł go przyjąć jako dokument strategiczny. Dopiero na tej podstawie zostanie zbudowana perspektywa finansowa realizacji tego przedsięwzięcia. Jak państwo wiecie, na dzisiaj Malczyce nie mają finansowania, bo poprzednicy usunęli je z perspektywy finansowej.

Jeśli chodzi o materiały, które pojawiły się w prezentacji, to poproszę pana ministra Brzezickiego o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Nie było moim zamiarem, aby kogokolwiek zganić, czy przedstawiać tak czy inaczej sytuację w porcie Szczecin i Świnoujście. Założeniem mojego wystąpienia było to, żebyście państwo zauważyli, jak wygląda sytuacja globalna i jakie z tego wynikają szanse dla polskich stoczni. Dalekowschodni przemysł stoczniowy dzisiaj leży. Jeżeli ktokolwiek zajmie się tym w Europie, gdzie rośnie produkcja statków o wysokiej jakości, to prawdopodobnie bardzo szybko będzie sprzedawać statki. Tak wygląda ten rynek.

Jeżeli chodzi o port i niewielki przyrost ładunków to, panie przewodniczący, są dwa elementy. Jeden element to jest 12,5 m, który zmienia sytuację diametralnie. Pan prezes Stasiak mówił, że jest to wejście dla następnych 10 mln ton przeładunków, które trzeba jeszcze przeładować. Dodatkowe tony jednak trzeba mieć czym przeładować. Teraz dochodzimy do drugiego elementu, o którym pan mówił, czyli trwałość inwestycyjna, czyli oparcie tego na długoletniej umowie dzierżawy dla terminali portowych itd. W tym momencie pojawia się zdolność inwestycyjna. Używamy tych dwóch elementów.

Jeżeli chodzi o przemysł zaplecza dla przemysłu stoczniowego. Proszę zauważyć, że ustawa stoczniowa zmienia relacje podatkowe, fiskalne i finansowe między stocznią a jej dostawcą, czy poddostawcą. Chodzi o zwolnienie z VAT między tymi podmiotami. Co to powoduje dla stoczni? Powoduje to, że przez okres budowy statku, tj. od momentu podpisania umowy do jego oddania, u producenta zwalnia się ¼ wartości statku, która jest zaangażowana w VAT. Następuje zwolnienie z VAT, pozostaje tylko kwestia kapitału obrotowego. To pozwala, przy racjonalnie zarządzanej produkcji, wystawić armatorom gwarancję zwrotu zaliczek. Wszyscy wiedzą, że gwarancja, a właściwie jej bark, to kluczowa sprawa. Dlatego mamy do czynienia z kadłubami, a nie ze statkami. Obecnie nie dostajecie pieniędzy za statek, tylko dostajecie pieniądze za spawanie kilogramów stali. Możliwość udzielania gwarancji, w połączeniu z możliwościami KUKE – dofinansowania

gwarancji do 80% – daje możliwość udzielenia regwarancji. Proszę zauważyć, że aby dostać 80% dofinansowania z KUKE, warunkiem jest polonizacja produktu na poziomie 30%. Zatem, finansowo wymuszane jest sięganie do polskiego przemysłu. Nie może państwo dawać pieniędzy ot tak. Państwo nie może państwu zbudować stoczni czy pochylni. Muszą być odpowiednie instrumenty.

Jeżeli chodzi o VAT, to jest to instrument zgodny z dyrektywą unijną. Dziękuję bardzo.

Minister Marek Gróbarczyk:

Odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego o komisję wspólną, która ma nadać ostateczny kształt ustawie stoczniowej, chcę powiedzieć, że jesteśmy na ostatnim etapie notyfikowania tej ustawy. Po przesłaniu dokumentów do Brukseli i uzyskaniu ostatecznej decyzji, przystąpimy do prac parlamentarnych, czyli *de facto* do ostatecznych uzgodnień. Najbardziej wskazane byłoby stworzenie takiej grupy w tym okresie, co ze swojej strony deklaruję.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Do zabrania głosu zgłaszali się panowie posłowie Nitras i Marchewka. Bardzo proszę, pan poseł Nitras.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za tą dyskusję. Myślę, że jest ona ważna nie tylko dla panów ministrów, ale również dla wszystkich parlamentarzystów. Wszystkie głosy były niezmiernie ciekawe.

Niech mi będzie wolno podziękować Urzędowi Morskiemu na czele z panem dyrektorem i wszystkimi pracownikami, za goszczenie nas w tej przepięknej siedzibie, z której ja i wszyscy w Szczecinie jesteśmy bardzo dumni. Dziękujemy, że możemy gościć Komisję, bo to nie jest codzienna sytuacja, że komisja sejmowa gości w Szczecinie. Na pewno warto to zawsze podkreślić, zaś posłów reprezentujących inne regiony serdecznie powitać i podziękować za przybycie.

Szanowni państwo. Kilka uwag i pytań. Chciałem podziękować panom reprezentującym Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa za informacje dotyczące planowanych inwestycji drogowych i kolejowych. W pierwszych słowach chciałbym wyrazić zadowolenie, a nawet akceptację, dlatego że podkreślacie państwo pewną ciągłość prac, tworzonych strategii i programów rządowych. Nie ulega dla mnie najmniejszej wątpliwości, że jeśli chodzi o infrastrukturę, ciągłość jest bardzo ważna, bo nikt nie przychodzi pierwszy i zawsze jesteśmy w trakcie realizacji projektów. Dostrzegam to i uważam, że jest to bardzo roztropne, dziękuję za to.

Wspomniał pan o S3, natomiast nie wspomniał pan o inwestycjach, które planowane są na drodze S10, która również stanowią korytarz transportowy prowadzący do portu. Z punktu widzenia portu ta droga również ma znaczenie. Podobnie jest z drogą krajową 13, bo wjazd do Szczecina nie jest obojętny z punktu widzenia portu.

Wydaje mi się, że dobrze byłoby, aby, podobnie jak w przypadku tunelu do Świnoujścia, ze strony resortu padła deklaracja, że do końca tego roku zostaną rozpisane, zgodnie z harmonogramem, wszystkie przetargi i podpisane umowy wykonawcze na drogę S3, S10 oraz krajową 13. Taka deklaracja z ust panów nie padła, ale myślę, że jest jeszcze na to czas.

Jeśli chodzi o inwestycje kolejowe, to również padła deklaracja ciągłości i to bardzo dobrze. Natomiast trochę niepokoi mnie weryfikacja. Szczerze mówiąc, nie wiedziałem o tym, a bardzo mnie to interesuje, że trwa proces weryfikacji krajowego programu kolejowego, że tej weryfikacji podlegają dwa projekty – C-E59 i infrastruktura dostępowa do portów. Znając ogólne znaczenie weryfikacji, ale również znając jej znaczenie w bieżącej politycznej świadomości, obawiam się nieco o to, czy te projekty przetrwają weryfikację, bo nie wszystko co w Polsce istnieje ma szczęście przetrwać weryfikację. Chciałbym usłyszeć z państwa strony, że te projekty weryfikację przetrwają, jak również nie zostanie opóźniona ich realizacja. My, jako poprzednicy, mamy również swoje doświadczenia w projektach kolejowych. Wiemy, że te projekty idą bardzo trudno. To nie są łatwe projekty. Wszelkie tego typu pomysły weryfikacyjne mogą to opóźnić. Przy oka-

zji omawiania projektów odrzańskich wspominał o tym również pan Antonowicz. Istotne jest, aby procesy kontrolne nie opóźniały procesów inwestycyjnych.

Bardzo ważne jest to, o czym wspomniał pan dyrektor Borowiec, czyli projekt programu, który, moim zdaniem, mógłby być programem rządowym. Jako parlamentarzyści wszystkich opcji znamy ten problem. Co roku jest problem z rezerwą budżetu państwa i z utrzymaniem toru wodnego. Wydaje mi się, że ponadpartyjnie moglibyśmy wesprzeć działania, aby finansowanie utrzymania toru wodnego było programem rządowym.

Z wielką życzliwością i pewną nadzieją podzielam zapał ministra Brzezickiego, jeśli chodzi o wdrożenie w życie ustawy stoczniowej. Bardzo temu kibicujemy. Nie chciałbym tylko – tu apeluję do posłów Prawa i Sprawiedliwości – aby państwo odbierali każdą uwagę jako głos przeciw. Fakt, że upominamy się o podwykonawców czy remonty – w tym miejscu dziękuję panu Dudzińskiemu, który również upomniał się o podwykonawców – wcale nie oznacza, że jesteśmy przeciwni wielkim projektom. Nie stworzymy wielkich projektów bez podwykonawców czy bez tych, którzy, być może, zaczynali od remontów lub od mniejszych projektów, ale mają ambicje i możliwości, aby rosnąć wraz z rynkiem i rozwijać się.

Wydaje mi się, że droga budowy dużych i silnych podmiotów z podmiotów, które istnieją i same udowodniły swoją przydatność oraz możliwość utrzymania się na rynku, jest drogą mniej ryzykowną niż projekty tworzenia wielkich przedsiębiorstw państwowych. Nie chcę tego wątku rozwijać, bo mój głos nie jest przeciw stoczniom państwowym, ale nie chciałbym zgubić tych, którzy własną pracą doszli do sukcesów.

Wrócę do prezentacji pana ministra Brzezickiego, mówiącej o kluczowym 2007 r. Panu ministrowi Brzezickiemu zwracam honor. Te informacje są rzetelne i uczciwe. Cieszę się, że to pan minister powiedział, a nie kto inny, że to rok 2007 był pierwszym bez całych projektów. To daje nam prawdziwe światło, kiedy ten proces się zaczynał, albo, kiedy ten proces *de facto* się kończył. Czy kończył się w 2009 r. czy 2010 r. itd.? Czy produkcja kończyła się w 2007 r.? Doceniam to, że minister tego rządu o tym głośno mówi.

Zabrakło mi w pana prezentacji, gdy mówił pan o liczbie statków w portfelu przed 2007 r., informacji – ile tych statków i projektów było rentownych? Z jakiegoś powodu zapaść przedsiębiorstwa miała miejsce.

Projekty, które są dzisiaj tworzone w Szczecinie, a które są oparte na prywatnych przedsiębiorstwach i inwestorach, mają jedną zasadniczą wartość. Wiele na to wskazuje, że są to projekty rentowne, a jeżeli nawet któryś z nich okazałby się nierentownym, to byłby ryzykiem przedsiębiorcy, a nie ryzykiem skarbu państwa, jako właściciela stoczni. Wydaje mi się, że ten fakt warto zauważyć i docenić. Nie mam pretensji o to, że chcecie zbudować drugą nogę. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, abyście państwo tej pierwszej – naturalnej – nogi nie podcinali. Może się okazać, że ta noga będzie równorzędna, a nawet życzę, aby była nogą dominującą. To tyle, jeżeli chodzi o ustawę stoczniową.

Panie ministrze, będziemy zgłaszać do niej poprawki, ale nie dlatego, żeby robić na złość, tylko po to, aby upomnieć się o tych, którzy zajmują się remontami, którzy robią przebudowy itd. Warto im pomóc oraz podwykonawcom, bo nie ma stoczni bez podwykonawców. Pamiętam jak upadała stocznia Porta Holding. Łączna liczba pracowników podwykonawców, pracujących na terenie stoczni, była nie mniejsza niż liczba pracowników zatrudnionych w spółkach stoczniowych. Zawsze tak to wygląda, nie możemy o tej infrastrukturze zapominać.

Będę już kończył, ale pozwólcie państwo jeszcze na kilka uwag. Odnośnie terminalu promowego w Świnoujściu. Znając pana prezydenta Żmurkiewicza, nie mam najmniejszej wątpliwości, że zależy mu na tej inwestycji. Oczywiście musi się wsłuchiwać w głos mieszkańców Świnoujścia. Myślę, że nie warto tworzyć wrażenia, że w Świnoujściu jest opór klubu radnych przeciwko tej inwestycji. Ta inwestycja jest miastu bardzo potrzebna. Rozumiem, że interes miasta jest zrównoważony. Natomiast nie należy tworzyć obrazu, że inwestycji nie chcemy. To jest inwestycja, nie tylko z punktu widzenia Świnoujścia, ale zespołu portów i województwa, niezmiernie ważna.

Chciałbym kilka słów poświęcić „Gryfii". Żałuję, że w wystąpieniu prezesa stoczni „Gryfia" zabrakło choćby słowa o potencjalnym przeniesieniu jej na teren stoczni. My tym wszystkim żyjemy w Szczecinie. Czytam zapowiedzi w mediach, również ze strony mini-

stra obrony narodowej, który stwierdza, że taka istnieje konieczność czy wskazanie. Nie kwestionując tego, mam prośbę do pani przewodniczącej, aby zaprosiła w trybie ekstraordynaryjnym pana ministra Macierewicza na posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ze strony ministra obrony narodowej pojawia się oficjalnie informacja, że stocznia „Gryfia" chce wejść na tereny stoczniowe. Powołuję się na publikacje prasowe i wypowiedź wiceministra Kownackiego. To jest ważna informacja. Ważna, bo trzeba to traktować jako potencjalnego inwestora – państwo. Ważna jest również dla podmiotów funkcjonujących na tym terenie, bo musimy się jakoś wszyscy pomieścić. Rozumiem również, że nie odbędzie się to kosztem tych i innych podmiotów, jak choćby konsorcjum, które się zawiązuje.

Podzielam głos pana Stasiaka, jeśli chodzi o pogłębianie toru wodnego. Rozumiem, że głos radnego Mrozka, iż toru wodnego do Szczecina nie należy pogłębiać, nie jest oficjalnym stanowiskiem Prawa i Sprawiedliwości – nawet w Świnoujściu. Uśmiech pana marszałka Brudzińskiego rozumiem jako zaprzeczenie, że jest to oficjalne stanowisko. Cieszę się panie marszałku, dziękuję za to.

Ostatnia kwestia – obroty w porcie. Pan minister Brzezicki, który znany jest z tego, że bierze byka za rogi – za to pana cenię – sam przedstawił i wskazał problem, za który nie obciążam ani pana ministra Gróbarczyka, ani pana ministra Brzezickiego, bo mam świadomość jak te dokumenty powstawały.

Pragnę zwrócić uwagę, że z zachodniopomorskiego punktu widzenia, zarządu portu i właściwie wszystkich w Zachodniopomorskim, pokazany w dokumentach wzrost dynamiki obrotów w portach, która ma oznaczać, iż w 2020 r. dogoni nas port w Gdyni, nie tylko nie może nas satysfakcjonować, ale nie możemy tego zaakceptować. W żaden sposób! Myślę, że pan minister Brzezicki to dokładnie rozumie. Dziękuję panu, że wywołał pan ten temat.

Pragnę zwrócić uwagę, że w tych złych czasach, w których, jak rozumiem, mamy najprawdopodobniej czteroletnią przerwę, dynamika wzrostu w portach zachodniego, środkowego czy wschodniego wybrzeża jest taka sama. To wynika również z tabeli w materiale, który pan minister przedstawiał. Między 2007 r. a 2016 r. nie doszło do żadnego spadku dynamiki w Szczecinie, a dynamika wzrostu w Szczecinie i Trójmieście jest dokładnie taka sama.

Pan marszałek jest tutaj osobą kluczową. Panie marszałku i panie ministrze, nie oczekuję od panów cudów. Mówiliście zawsze o upośledzeniu. Oczekuję, że dynamika będzie co najmniej taka sama, a Szczecin i inne porty nie utracą, tak jak nie utraciły w ostatnich ośmiu latach. Nie ma ku temu żadnych podstaw.

Mówi pan o wzroście o 5 mln ton. Powiedział pan, że rezerwy w zachodniopomorskich portach są mniejsze. Przecież dochodzi LNG, którego w materiałach nie ma, jest dynamika wzrostu przewozów promowych, które są u nas w dużo większym stopniu niż w Trójmieście. To musi generować wzrost obrotów – a gdzie inne obroty? Jeżeli tak jest, to i w dokumentach i w strategiach przygotowanych przez port mogą być błędne założenia lub zbyt mało ambitne plany, które tworzyli poprzednicy. Tego nie ma co tego ukrywać, bo nie chodzi o to, aby szukać winnych. Może w założeniach w ministerstwie są jakieś metodologiczne błędy? To jest jednak nie do zaakceptowania.

Pozwolę sobie w imieniu posłów Platformy Obywatelskiej złożyć na ręce pani przewodniczącej projekt dezyderatu Komisji, który mówi o najważniejszych projektach inwestycyjnych. Projekt mówi o najważniejszych inwestycjach, co do których uważamy, że powinny być zrealizowane w zespole portów, infrastrukturalnych w dostępie do portów, o tych, które są kontynuowane i o tych, które, naszym zdaniem, nie są realizowane, a powinny być rozpoczęte. Mam nadzieję, że ten wniosek będzie czymś pod czym wszyscy będziemy mogli się podpisać. Serdecznie dziękuję.

Wydaje mi się, że wszystkim, którzy przyczynili się do realizacji inwestycji portowych, w tym Urząd Morski, Port Szczeciński, spółki rządowe, które były zaangażowane w rozbudowę infrastruktury portowej oraz tym, którzy budowali drogi dostępowe do portów, należą się w tym miejscu podziękowania. Przez ostatnie lata wykonaliśmy naprawdę dobrą robotę. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Marchewka, a następnie pan poseł Zaremba. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie. Szanowni panowie ministrowie, szanowni państwo. Bardzo dziękuję za te głosy, które padły na tej sali. Są one bardzo cenne dla wszystkich parlamentarzystów, którzy pracują na co dzień w Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W swojej wypowiedzi chciałbym poruszyć dwie kwestie, dotyczące zarówno obszaru stoczniowego, jak i obszaru portowego.

Zacznę od kwestii dotyczącej stoczni. Interesuje mnie sprawa funkcjonowania Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Jak wiemy, kilka dni temu zostało powołane Szczecińskie Konsorcjum Okrętowe składające się z kilkudziesięciu podmiotów, które ma ambicje i plany realizowania dużych kontraktów. Warto zaznaczyć, że do tego konsorcjum nie weszła Morska Stocznia Remontowa Gryfia. Jednocześnie z ust wiceministra obrony narodowej usłyszeliśmy informację, że na terenie dawnej stoczni, czyli Szczecińskiego Parku Przemysłowego, stocznia „Gryfia" będzie realizowała swoje zadania w związku z budową statków w ramach Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Mam wrażenie, że te dwa stanowiska są ze sobą sprzeczne i raczej się wykluczają. Chciałbym, aby pan minister jasno i wprost zadeklarował – czy firmy działające dzisiaj na terenie SPP mogą w sposób stabilny i przewidywalny prowadzić działalność? Czy nie są zagrożone tym, że mogą zostać zmuszone do odejścia z tego obszaru?

Druga kwestia dotyczy szeroko rozumianej działalności portowej, czyli utrzymania morskich dróg wodnych. W budżecie na ten rok proponowaliśmy poprawkę zabezpieczające pieniądze dla Urzędu Morskiego. Z tego co wiemy, do dzisiaj te pieniądze nie zostały przekazane, a według odpowiedzi na moją interpelację, miało to się stać z rezerwy budżetowej, która została zapisana. Do dzisiaj nie widać efektów tych działań. W związku z tym zwracam się z pytaniem i proszę o odpowiedź – kiedy pieniądze zostaną przekazane? Apeluję, aby stało się to jak najszybciej, bo jest to bardzo istotne z punktu widzenia interesu gospodarczego naszego miasta i regionu.

Jednocześnie proszę wszystkich parlamentarzystów na tej sali, niezależnie od tego jaką opcję reprezentują o to, aby przychyli się do dezyderatu, który zgłosiliśmy, dlatego że są tam bardzo istotne zapisy dotyczące inwestycji na przyszłe lata, w tym, m. in. utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2017-2028, co, jak powiedział dyrektor Borowiec, wymagałoby rocznie 15 mln złotych.

Jednocześnie apelujemy o to, aby pilnie podjęto działania związane z realizacją inwestycji przebudowy drogi S3, która jest również ważna z punktu widzenia interesów gospodarczych naszego miasta i całego regionu. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Krótki rys z przeszłości. Warto sobie pewne fakty uzmysłowić i nazwać je po imieniu. Likwidacja przemysłu stoczniowego była decyzją polityczną. W Szczecinie miała dwie odsłony. Pierwsza odsłona to rok 2001, to była decyzja rządu SLD. Z tym, że po decyzji o likwidacji Porty Holding z przyczyn politycznych i energetycznych, stocznia funkcjonowała.

W 2008 r. rząd Donalda Tuska, koalicji PO-PSL, podjął decyzję o wygaszeniu przemysłu stoczniowego. Chciałbym zwrócić uwagę, że przedstawiciele rządu wprowadzali w błąd, a mówiąc wprost, okłamywali komisje sejmowe i senackie. Wiem co mówię, bo zasiadałem wówczas w Senacie. Mówiono, że stocznia będzie sprzedana w biegu jak zakłady PZL Mielec, które z sukcesem zostały sprywatyzowane na rzecz amerykańskiego inwestora strategicznego.

Przypomnijmy, było spotkanie w sali urzędu miejskiego Rady Miasta Szczecina, na którym zapewniano, a pan poseł Nitras brał na siebie z całą odpowiedzialnością stanowisko, że stocznia zostanie sprzedana w biegu i nie będzie zlikwidowana.

Jak to się stało, że tzw. ustawa rekompensacyjna doprowadziła do tego, że 40% majątku stoczni zostało zniszczone bądź rozkradzione? Zwrócę tylko uwagę na sprze-

daż nowych blach do produkcji okrętowej, zdemolowanie i pocięcie na złom wyposażenia kadłubowni wydziału K1. Niewtajemniczonym można to wytłumaczyć tak, że są to samopoziomujące podłogi, które pozwalały spawać sekcje statków. To jest rzecz podstawowa, tak jak ruchoma linia w produkcji samochodów. Tego nie ma, ale na szczęście jest możliwość odtworzenia.

Co jednak było najgorsze i nigdy nie zostało zdementowane przez służby prasowe ówczesnego premiera Tuska, to słynne jego zdanie – „niech szlag trafi stocznię". Chcę to podkreślić.

W czasie, gdy była procedowana specustawa stoczniowa, złożyłem do niej szereg poprawek. Proszę sobie wyobrazić, że nie było prawa do żadnego stwierdzenia typu „stocznia", „statek", „produkcja okrętowa", ani nawet „produkcja" i „konstruowanie morskich pełnomorskich jednostek transportowych". To jest pierwsza rzecz. Druga rzecz. Proszę sobie wyobrazić, że idziemy do sądu, przegrywamy w I instancji i nie korzystamy z apelacji, a tak wtedy zachował się polski rząd. Nie została wykorzystana ani jedna ze ścieżek odwoławczych. Tymczasem, ten argument jest przez nas dzisiaj używany, 667 mln euro gwarancji ze strony rządu niemieckiego – budżetu federalnego i budżetów krajów związkowych – poszło do niemieckich stoczni. Wspomnę o słynnej wypowiedzi prezesa stoczni w Straslundzie, który w czerwcu 2010 r. powiedział, że decyzja rządu polskiego o likwidacji sektora wraz z pomocą rządu niemieckiego, bardzo pomogła mu w wyprowadzeniu firmy na prostą.

Przypomnijmy dalej, skandal z Kraftportem. Firma o kapitale zakładowym 5 tys. złotych dostaje w dzierżawę majątek. Niestety, jeden z byłych, nie będę wymieniał nazwiska, bo już nie żyje, śp. baronów Platformy, wcisnął swojego kolegę, który teraz odbywa karę pozbawienia wolności. Są jeszcze inne osoby, które odpowiedzialne są za sytuację: pan minister Grad, pan Wojciech Dąbrowski. Złożono w tej sprawie nowe zawiadomienie do prokuratury o wyjaśnienie sprawy, ponieważ moje i pana marszałka Brudzińskiego zawiadomienie złożone w kwietniu 2012 r. gdzieś zginęło w Prokuraturze Krajowej. Już wtedy wskazywaliśmy osoby, które były winne wyprowadzenia majątku.

Słyszeliśmy, że obecnie majątek jest niskiej wartości i praktycznie jest złomem. Obecni tutaj pan prezes Piotrowski oraz pan Strzeboński mogą potwierdzić, że w latach 1998-2000 wydano na inwestycje w majątek firmy blisko 300 mln $.

Oczywiście, mamy również działania wobec stoczni „Gryfia". Mówił o tym pan prezes Różalski. Będąc przez trzy miesiące z ramienia załogi delegatem do rady nadzorczej nabyłem trochę wiedzy szczegółowej. Już wcześniej mówiliśmy, że podział terytorialny na wyspie, jeśli chodzi o Bilfingera, jest taki, że skutecznie będzie uniemożliwiał w przyszłości funkcjonowanie stoczni jako ciągów technologicznych.

Outsourcing pracowników, którzy stanowią trzon produkcji, czyli dokerów, spawaczy, obsługa doków itd. To są wszystko rzeczy, które niestety procentują dzisiaj *in minus*. Dlatego potrzebna jest ustawa, która będzie generowała ekonomiczną wolę budowy nowych statków od A do Z.

Chciałem przypomnieć jedną rzecz. W 2004 r., gdy wstępowaliśmy do Unii, w stanowisku Polskim i negocjacyjnym, były przyjęte tzw. sektory zastrzeżone. Naszym sektorem zastrzeżonym był sektor stoczniowy. W 2008 r. wystarczyło to tylko podnieść i nastąpiłaby blokada decyzji. Nie było woli politycznej. No, ale jak popatrzymy na awanse byłego premiera, to wiemy za co, mówię to z całą odpowiedzialnością.

Natomiast to, o czym mówił dzisiaj pan minister Gróbarczyk i pan minister Brzezicki, jest próbą wykorzystania raz, doświadczeń tego złego co działo się przez ostatnie osiem lat, a dwa, wykorzystania dobrej koniunktury, która nadeszła.

Trzecia rzecz. Zawiązanie konsorcjum to zupełnie coś innego niż to, o czym mówiliśmy w kampanii wyborczej. Nie ma żadnego niebezpieczeństwa ani kursu kolizyjnego, jeśli chodzi o projekt dużej stoczni, z tymi firmami, które, mimo tamtej polityki wobec sektora, powstały i funkcjonują.

Niestety, nasze firmy były często stawiane w sytuacji, że musiały się zwalczać, bo przychodził inwestor i mówił, że kadłub będzie za 85 mln złotych. Ktoś się zgadzał, a ktoś nie. Puszczano to w obieg i w końcu ktoś pękał i robił kadłub za 75 mln złotych. Tak, to niestety jest jak Bantustan, a nie jak kraj taki jak Polska, który ma swoją kulturę

i swoją tradycję jeśli chodzi o przemysł okrętowy. My to chcemy odwrócić. To chciałem wyraźnie podkreślić.

Na koniec powiem państwu jeszcze jedną rzecz. Tzw. ustawa kompensacyjna – specustawa stoczniowa nie przewidywała żadnych profitów, a okazało się, że całe towarzystwo tzw. zarządca kompensacji, co też jest wskazane w zawiadomieniu do prokuratury, nagrodzili się wielomilionowymi prowizjami. Tego mechanizmu nie było w specustawie. Tak to, proszę państwa, wyglądało.

Częściowo są to zgliszcza, a częściowo udało się coś zachować dzięki postawie i dzięki samej charakterystyce terenu stoczniowego, bo na szczęście nie da się wszystkiego zdemontować i zaorać. Z mojej wiedzy na dzisiaj wynika, że niestety, ale zawiadomienia do prokuratury będą musiały być uzupełnione o to, co planowano zrobić z majątkiem stoczniowym. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie pośle. Czy ktoś z pań lub panów posłów chciałby zabrać głos?

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo. Chciałbym przedstawić projekt dezyderatu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Odczytam – jest to krótki projekt. Tym razem chodzi o kwestie transportowe. Oto treść projektu:

„Dezyderat nr 1 Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie morskiej infrastruktury dostępowej do portów w Świnoujściu i Szczecinie do Rady Ministrów oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, uchwalony na wyjazdowym posiedzeniu w Szczecinie w dniu 9 maja 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, na wyjazdowym posiedzeniu w Szczecinie w dniu 9 maja 2016 r., rozpatrzyła m.in. informację na temat utrzymania torów wodnych prowadzących do portów zachodniego wybrzeża.

Komisja dostrzega narastające trudności z zapewnieniem bezpiecznych głębokości torów wodnych do wszystkich portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności do portów w Świnoujściu i Szczecinie. Środki posiadane i przeznaczane przez administrację morską na utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do tych portów są obecnie daleko niewystarczające. Może to w najbliższym czasie stanowić poważną przeszkodę dla dalszego funkcjonowania i rozwoju portów, w tym dla niezakłóconej obsługi terminalu LNG, zlokalizowanego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu.

Dlatego niezbędne jest jak najszybsze uchwalenie przez Radę Ministrów programu wieloletniego „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017–2028". Bez wdrożenia tego programu utrzymanie bezpiecznych głębokości na torach wodnych do Świnoujścia (wraz z terminalem LNG) i Szczecina, jak również na torach wodnych do mniejszych portów, nie jest zagwarantowane, co zagraża bezpieczeństwu żeglugi, dezorganizuje pracę portów, powoduje niepewność przy prowadzeniu biznesu portowego, obniża konkurencyjność portów i zagrozić może niezakłóconym dostawom morskim gazu skroplonego do Polski.

W związku z powyższym Komisja zwraca się z prośbą do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, aby w możliwie jak najkrótszym terminie przedstawił Radzie Ministrów program „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017–2018, oraz do Rady Ministrów, aby program ten niezwłocznie uchwaliła.

Przewodnicząca Komisji, za Komisję Dorota Arciszewska-Mielewczyk". Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Szanowna pani przewodnicząca. W zasadniczej części ten projekt, który przeczytał pan poseł, zgadza się z projektem, który przedstawiliśmy kilka minut temu.

Nie chcielibyśmy, aby doszło do sytuacji, w której będziemy próbować przyjmować różne stanowiska. Proponujemy, aby to stanowisko zostało rozszerzone o niektóre zapisy z naszego dezyderatu. Proponuję dodać kwestie następujące: „Komisja stwierdza, że przyjęty 8 września 2015 r. Program Budowy Dróg Krajowych na latach 2014–2023

(z perspektywą do 2025 r.), który zawiera zadania inwestycyjne m.in. w województwie zachodniopomorskim, w zakresie budowy dróg S3, S10, DK13, czego jednym z celów jest poprawa dostępu do portów. Ponadto przyjęto rozporządzenie, które określa nowy przebieg drogi S6, tak aby uwzględniał Zachodnie Obejście Szczecina wraz z przeprawą Police-Święta, co pozwoli planować i realizować inwestycje na tym odcinku drogi. Obecnie, na etapie postępowania przetargowego (etap badania i oceny złożonych wniosków) wśród wymienionych inwestycji znajdują się zadania: S3/A6 w. Kijewo – w. Rzęśnica; S3 Miękowo – koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo–Rzęśnica; obwodnica Warzymic i Przecławia w ciągu drogi krajowej nr 13; S10 obwodnica Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa. Komisja zaleca, aby przetargi na ww. inwestycje zostały podpisane jeszcze w tym roku, dlatego też wzywamy Rząd RP do niezwłocznej realizacji postępowań przetargowych i jak najszybsze wyłonienie wykonawców inwestycji.

Komisja zdaje sobie sprawę, że porty w Szczecinie i Świnoujściu wciąż wymagają kolejnych inwestycji. Należy także wykorzystać dobrą perspektywę w zakresie wzrostu obrotów przeładunkowych na Bałtyku. To niezwykle ważne, by porty w Szczecinie i Świnoujściu wykorzystały w pełni swoje możliwości, by pozyskiwać jak najwięcej podmiotów działających na Morzu Bałtyckim oraz funkcjonujących na śródlądowych drogach wodnych. Niedopuszczalna jest również dysproporcja rozwojowa między portami wschodniego i zachodniego wybrzeża. Te dysproporcje widoczne są w prognozach dynamiki wzrostu przeładunków w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej do roku 2020, z których wynika, że dynamika wzrostu przeładunków w portach w Szczecinie i Świnoujściu do roku 2020 wyniesie 23,78%, w porcie w Gdańsku wyniesie 68,29%, a w porcie w Gdyni wyniesie 39,05%. Tempo wzrostu przeładunków w Szczecinie i Świnoujściu będzie najniższe spośród powyższych portów".

Prosimy, aby zapisy, które odczytałem, znalazły się również w tym stanowisku.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ponieważ są dwa dezyderaty i pana propozycja ogłaszam piętnaście minut przerwy dla prezydium.

[Po przerwie]

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo. Wysoka Komisjo, kończąc rozpatrywanie punktu pierwszego i przechodząc do realizacji drugiego punktu posiedzenia, chciałam poinformować, że wpłynęły dwa projekty dezyderatu. Nie ma wśród prezydium reprezentanta opozycji. Chcemy usiąść, porozmawiać na ten temat i napisać jeden spójny dezyderat. W związku z tym, nie zamykam obecnego posiedzenia Komisji, ponieważ zawarte w dezyderacie kwestie dotyczą również naszej wizyty. Jako Komisja chcemy naocznie przekonać się, jak realizowany jest program i wypracować wspólną wersję, która zostanie przedstawiona 11 maja na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W związku z tym, bardzo proszę moich kolegów o wspólną pracę nad treścią dezyderatu.

Przechodzimy do drugiego punktu, tj. prezentacji dotyczącej terminala LNG. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie sytuacji związanej terminalem. Bardzo proszę.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, budowa terminala nie wchodzi bezpośrednio w nasze kompetencje. Jednakże zabezpieczenie infrastruktury podejścia do gazoportu, jak również utrzymania dróg wodnych, będzie stanowiło kluczowy element tej inwestycji. W związku z tym niezwykle ważne jest zagwarantowanie w programie wieloletnim środków na realizację i bieżące utrzymywanie podejścia.

Z naszej informacji wynika, że druga połowa czerwca to ostateczny termin zakończenia budowy terminala gazowego. W zasadzie to dopiero determinuje rozpoczęcie prac związanych z przygotowaniem podejścia. Na dzisiaj to podejście nie jest zagrożone w zakresie użytkowania i bezpieczeństwa.

W tym miejscu, jeżeli mogę pani przewodnicząca, poproszę pana prezesa o przedstawienie informacji na temat budowy terminala.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę pana prezesa Słaboszewskiego o informację.

Prezes zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Dariusz Słaboszewski:

Rozumiem, że informacje są w zastępstwie. Dwa tygodnie temu wojewoda zachodniopomorski wydał ostateczny dokument zezwalający na funkcjonowanie gazoportu. W tym momencie gazoport jest w pełni sprawny i prawnie dopuszczony do eksploatacji.

Pierwsze zawinięcie komercyjne będzie miało miejsce w połowie czerwca, a najpóźniej w lipcu.

W pierwszym okresie planowane jest jedno zawinięcie miesięcznie. Docelowo dwa, a po rozbudowie terminala gazowego docelowo planowane są trzy zawinięcia miesięcznie.

Zarząd Morskich Portów stoi w tej chwili przed realizacją przedsięwzięcia polegającego na budowie stanowiska w porcie wewnętrznym gazoportu do reeksportu gazu tak, aby ten gaz przekazywać nie tylko drogą lądową, ale również drogą od strony wody. Większych problemów z funkcjonowaniem portu na dzisiaj nie ma. Pierwsze odbiory komercyjne gazu pozwolą na jasne określenie, z jakimi problemami możemy mieć do czynienia.

Przypomnę, że mieliśmy do tej pory dwa odbiory techniczne. Jeden w grudniu, a drugi w lutym. Zrealizowane zostały zgodnie z założonymi procedurami i żadnych kłopotów nie przyniosły. To tyle na temat portu gazowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie prezesie. Chciałam państwa poinformować, że prezes Chadam był informowany i zaproszony na posiedzenie Komisji. Nie otrzymałam żadnej informacji, dlaczego pana prezesa nie ma.

Dziękuję panu prezesowi Słaboszewskiemu za to, że udzielił informacji, bo prezes Chadam nie wyznaczył nikogo do występowania w jego imieniu. Szkoda, bo mamy duże gremium. Można było z pierwszej ręki dowiedzieć się, jak wygląda sytuacja. Jest mi przykro z tego powodu. Niemniej jednak, dziękuję panie prezesie za przekazanie informacji.

Proszę, jeszcze pan dyrektor Borowiec chciał coś dodać na temat terminala.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Andrzej Borowiec:

Chciałbym tylko potwierdzić, że cała infrastruktura zapewniająca dostęp do terminala jest gotowa. Jest sprawna i nie ma z nią żadnych problemów. Mieliśmy dwa statki, a właściwie jeden statek z Kataru, który był dwa razy. Większych problemów nie zanotowaliśmy z wyjątkiem jednego. Ten wyjątek wpisuje się w to, o czym mówiliśmy wcześniej. Po dwóch wizytach tego statku widoczne są spłycenia w porcie gazowym. Spłycenia dotyczą nie konkretnie toru wodnego, który utrzymuje Urząd Morski, ale obrotnicy, którą utrzymuje Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujscie. Spłycenia trzeba będzie usunąć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę panie prezydencie.

Prezydent Miasta Świnoujście Janusz Żmurkiewicz:

Jako gospodarz terenu chciałbym dodać kilka zdań na temat współpracy z inwestorem.

Chciałbym poinformować państwa, że inwestor wywiązuje się ze wszystkich zobowiązań w zakresie realizacji inwestycji. Kończy się budowa nowego obiektu dla straży pożarnej. Straż pożarna będzie doskonale wyposażona i będzie zabezpieczała nie tylko potrzeby terminalu, ale również prawobrzeża. Jest to bardzo cenne.

Spółka zrealizowała szereg inwestycji, do których się zobowiązała. Dzisiaj realizuje ostatnią – najważniejszą inwestycję, czyli drogę, która została zniszczona w trakcie prac. Chodzi o to, żeby cysterny z gazem bezpiecznie przemieszczały się poza układ torowy, który tam się znajduje.

Jeżeli chodzi o współpracę, to układa się dobrze. Ostatnim elementem będzie podatek, który ma wpłynąć do budżetu miast w przyszłym roku. Tego oczekujemy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie prezesie. Pan marszałek Brudziński, bardzo proszę.

Poseł Joachim Brudziński (PiS):

Dziękuję. Wiem, że poza panem prezydentem są samorządowcy ze Świnoujścia. Chciałbym poinformować, że przekazałem informację, iż, nie wiedzieć czemu, w poprzednich latach został zlikwidowany posterunek policji w dzielnicy, gdzie zbudowany jest gazoport. Z jednej strony, jedna z największych, jeśli chodzi o bezpieczeństwo energetyczne, inwestycji, a z drugiej decyzja poprzedniego ministra odpowiedzialnego za bezpieczeństwo o likwidacji posterunku i to nie tylko w Świnoujściu. W skali całego kraju zlikwidowano ponad 500 posterunków. W każdym razie, jest pozytywna decyzja pana ministra Mariusza Błaszczaka i ministra Zielińskiego. W najbliższych dniach pewnie ta informacja dotrze do pana prezydenta. Sytuacja, że patrol musi czekać na przeprawę promową, aby móc jechać z interwencją, czy zapewnić bezpieczeństwo mieszkańcom lub związanych z funkcjonowaniem gazportu, mam nadzieję, że przechodzi do historii. Posterunek policji powinien funkcjonować i zostanie przywrócony. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Przewodniczący FZZ Marynarzy i Rybaków OPZZ Jacek Dubiński:

Mam pytanie odnośnie gazoportu. Czy w planach rządowych przewidziane jest rozwinięcie gazoportu w dużą platformę biznesową, przygotowanie terminala gazowego w przyszłości dla promów LNG oraz rozwinięcia poprzez barki systemu zaopatrzenia statków na redzie Kopenhagi i dalej? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Poproszę pana prezesa o odpowiedź na to pytanie, ponieważ jest to domena portu. W naszych planach ujęliśmy obszar rozbudowania bunkrowania paliwem gazowym. Natomiast o przedstawienie szczegółów, jak to wygląda w planie finansowym portu, poproszę pana prezesa.

Prezes zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Dariusz Słaboszewski:

Tak, oczywiście. Przygotowujemy stanowisko dla redystrybucji i reeksportu gazu, jak również dla możliwości tankowania jednostek paliwem LNG, które w najbliższym czasie pojawią się na Morzu Bałtyckim. Tym bardziej, że lada chwila będziemy mieli do czynienia z obowiązującą nas unijną dyrektywą siarkową i to będzie kwestia, z którą będziemy musieli zmierzyć się w najbliższym okresie.

Potwierdzam, że takie stanowisko jest w planach, takie stanowisko przygotowujemy i takie stanowisko będzie realizowane. Nie umiem w tej chwili określić, czy to będzie pól roku, rok czy w ciągu dwóch lat. Niemniej jednak, sytuacja rynkowa i ekonomia wymusi na nas, abyśmy taką propozycję przedłożyli. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł? Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Szanowna pani przewodnicząca, bardzo płynnie przeszliśmy do realizacji punktu drugiego, na temat którego zbyt wiele nie zostało powiedziane. Pan minister również bardzo płynnie odpowiada na bieżące pytania. Chciałbym poprosić pana ministra, aby odpowiedział i odniósł się do pytań zadanych w części pierwszej, dotyczącej sytuacji stoczni i portów zachodniego wybrzeża. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Może odniosę się do pańskiego pytania o 12,5 mln złotych, bo to jest chyba najbardziej istotne. Czy w zakresie portów i stoczni chodzi panu o to, co zostało zwarte w dezyderacie czy o konkretne pytanie?

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Panie ministrze, przypomnę. Pierwsza kwestia dotyczyła stabilności i przewidywalności działań Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w stosunku do firm na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego – również w aspekcie funkcjonowania nowego konsorcjum. Drugie pytanie dotyczyło przekazania środków finansowych na bieżące utrzymanie toru wodnego. Z tego co wiem, środki jeszcze nie wpłynęły do Urzędu Morskiego.

Minister Marek Gróbarczyk:

Wydaje się, że nie jesteśmy adresatami pierwszego pytania, ponieważ konsorcjum decyduje o tym, kto będzie z nim współpracował i kto będzie funkcjonował na terenie stoczni. W tym zakresie nie widzę większych problemów. Nie ma żadnych założeń, że ktoś ma przestać funkcjonować lub zmienić profil swojej działalności lub wręcz dostanie wypowiedzenie. Wydaje się, że wszyscy mogą znaleźć możliwość kooperacji. Takie były założenia, jeśli chodzi o nowy zarząd.

Jeżeli chodzi o 12,5 mln złotych, obecnie trwają negocjacje z Ministerstwem Finansów. Myślę, że temat zostanie załatwiony do końca miesiąca i środki znajdą się na koncie Urzędu Morskiego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie ministrze.

Radna Rady Miasta Szczecin Małgorzata Jacyna-Witt:

Dziękuję. Jak rozumiem, pani poseł chce zamykać posiedzenie Komisji. Jeżeli państwo pozwolicie, to w imieniu zmniejszonej już grupy przedstawicieli władz Szczecina, serdecznie państwu podziękuję za zwołanie posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej właśnie u nas. To jest bardzo ważne dla nas jako dla miasta, bardzo ważne dla regionu. Liczymy na następne spotkania i oczywiście oczekujemy na konkretne decyzje w sprawie produkcji statków w Szczecinie. Myślę, że to jest nasz wspólny cel i wspólne działanie. Dziękuję państwu ślicznie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, posiedzenia Komisji nie zamykam. Ono dalej trwa, ponieważ, tak jak się umówiłam, będziemy pracować nad dwoma dezyderatami w gronie prezydium i przedstawimy go Komisji. Posiedzenie będzie trwało.

Jest nam przyjemnie, że mogliśmy do państwa przyjechać. Nie ma lepszej metody jak naocznie przekonać się, jak sytuacja wygląda. Będąc w branży orientujemy się, niemniej jednak to są sprawy, które należy z państwem, jako głównymi aktorami przeanalizować i przedyskutować.

Zawsze jesteście państwo mile widziani w parlamencie, na każdym posiedzeniu komisji, która dotyczy waszej czy innej branży. W związku z tym, bardzo proszę o pozostanie z nami w kontakcie i uczestnictwo, bo nie ma co ukrywać – sami prochu nie wymyślimy. Z drugiej strony, jeżeli mamy coś udoskonalać, to z państwem, bo to ma służyć wam, jako osobom, które są zaangażowane, wykonują dany zawód i w danej branży pracują. W związku z tym, to nie my, jako politycy czy jako partie polityczne, będziemy realizować pewne zadania, które należą do sfery prywatnej albo w połączeniu z interesem państwa polskiego. To będzie należało do konkretnych osób, które zarządzają, prowadzą działalność na własny rachunek itd. My mamy państwu stwarzać odpowiednie warunki, aby to było możliwe, wykonalne i żeby odnosiło sukces oraz przynosiło zysk.

W związku z tym staramy się to robić i za wszelkie niedogodności przepraszamy. Udajemy się teraz na briefing, a następnie roboczy wyjazd do stoczni, który unaoczni, jak wcześniejsze zobowiązania czy plany są realizowane, co należy zrobić i upewnić się w tym, że nasze czy pana ministra decyzje są dobrymi. Dziękuję bardzo. Jeszcze oddaję głos panu posłowi. Bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Zanim państwo udacie się na briefing, chciałbym wrócić do tematu dezyderatów. Zaproponowała pani przełożenie dokończenie posiedzenia Komisji w tygodniu sejmowym

w Warszawie. Przyjmujemy tą propozycję mając nadzieję, że to jest próba znalezienia jakiegoś porozumienia w tej kwestii, a nie próba ucieczki od tematu w Szczecinie.

Akceptując zapisy państwa propozycji mamy nadzieję, że w dezyderacie znajdą się nasze propozycje. Nie chodzi o to, czyje one są, tylko wydaje się, że poruszają rzeczy istotne dla Pomorza Zachodniego.

Po drugie, pani przewodnicząca, pozwoliłem sobie poprosić panią i chciałbym poznać pani opinię w sprawie zaproszenia pana ministra Macierewicza na posiedzenie naszej Komisji, na którym pan minister przedstawiłby informację na temat zamierzeń resortu obrony narodowej w stosunku do terenów stoczniowych. To jest ważna informacja z punktu widzenia Szczecina. Wydaje się, że potrzebne jest, abyśmy poznali te plany. Nie mam nic przeciwko temu, aby było to na czwartkowym posiedzeniu Komisji, na którym będziemy omawiali dezyderat.

Po trzecie, ponieważ nie udało się nam przeprowadzić punktu mówiącego o terminalu LNG, to chcę powiedzieć, że nie ma tego złego co by na dobre nie wyszło. Mam taką naturę, że zawsze w złych rzeczach szukam tego co dobre. W tym wypadku również spróbuję to zrobić. Pani poseł znam mnie tak długo i wie, że to jest prawdą.

Myślę, że to jest idealny moment, aby Komisja uwzględniła w najbliższej przyszłości pierwotny postulat zorganizowania wyjazdowego posiedzenia w Świnoujściu. Moglibyśmy zapoznać się na miejscu ze sprawami dotyczącymi terminala LNG, jak również z planami resortu. Tam na pewno pan prezes dotrze. Nie kryję, że będzie to okazja do podkreślenia rangi Świnoujścia, jako równorzędnego partnera w zespole portów i poświęcenia tego posiedzenia innym problemom miasta Świnoujścia związanym z gospodarką morską, a nie tylko z kwestią terminala LNG.

Nie mam najmniejszej wątpliwości, że pan marszałek Brudziński przyjedzie z kolejnym prezentem. Gratuluję panie marszałku. Bez cienia złej woli, gratuluję panu sukcesu, bo wiem, że tunel w Świnoujściu to pana osobista zasługa. Mam nadzieję, że inwestycję uda się skutecznie doprowadzić do końca.

Świnoujście zasługuje na to, abyśmy spotkali się w tym mieście. Zwrócę się do pani z formalnym wnioskiem, aby w porządku obrad uwzględnić punkt, którego dzisiaj nie przeprowadziliśmy, i omówić go podczas tego spotkania. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jak zwykle pan poseł mnie nie zawiódł. Natomiast w szukaniu dobrego w złym to chyba jest odwrotnie. Często doszukuje się rzeczy, których nie ma, a według pana są. To po pierwsze.

Po drugie, wszelkie postulaty dotyczące posiedzeń Komisji i tematów są uwzględniane. Bardzo proszę o uwzględnienie wyjazdowej Komisji do terminala LNG w następnym półroczu, bo w tej chwili limit posiedzeń wyjazdowych jest wyczerpany.

Jeżeli chodzi o rozmowę czy dyskusję z reprezentantami Ministerstwa Obrony Narodowej, jak wiele innych spraw, będę to miała na uwadze.

Proszę pana posła, aby był także aktywny przy składaniu propozycji tematów posiedzeń Komisji na okres od czerwca do grudnia. Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan marszałek, bardzo proszę.

Poseł Joachim Brudziński (PiS):

Chciałbym tylko podziękować panu posłowi Nitrasowi za ten bardzo miły gest. Panie pośle, cały czas czuję się człowiekiem morza i jestem trochę przesądny. Zanim będziemy sobie nawzajem gratulować, to niech te urządzenia zaczną tam wiercić. Jak będziemy już mieli efekt finalny, to wtedy będziemy dziękować i gratulować.

Co do wyjazdowego posiedzenia Komisji do Świnoujścia, to jestem jak najbardziej za. Nie wiem, co na to pan radny Mrozek. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję państwu jeszcze raz. Panowie mogą dalej polemizować. Jako kobieta muszę wprowadzić element dyscypliny. W związku z tym kończę – nie posiedzenie Komisji – dzisiejsze spotkanie z państwem i zapraszam na przyszłe spotkania.